



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERTANGGUNGJAWABAN NAKHODA DAN PENGANGKUT
TERHADAP PERISTIWA KECELAKAAN KAPAL
(Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

**ANDREA NATHALY SITOMPUL
0606078752**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM REGULER
DEPOK
JULI 2010**

Universitas Indonesia

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : ANDREA NATHALY SITOMPUL

NPM : 0606078752

Tanda Tangan :

Tanggal : 5 Juli 2010

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : ANDREA NATHALY SITOMPUL
NPM : 0606078752
Program Studi : Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi
Judul Skripsi : PERTANGGUNGJAWABAN NAKHODA
DAN PENGANGKUT TERHADAP
PERISTIWA KECELAKAAN KAPAL
(Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran No.
973/051/XII/MP-08)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. N. Chandra Motik., S.H., MSc. (.....)
Pembimbing : Brian Amy Prastyo, S.H., M.L.I. (.....)
Penguji : Myra Budi, S.H., M.L.I. (.....)
Penguji : Yetty Komalasari Dewi, S.H., M.H. (.....)
Penguji : Rosewitha Irawaty, S.H., M.L.I. (.....)

Ditetapkan di :

Tanggal :

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kepada Tuhan Yesus Kristus, *My Heavenly Father*, karena hanya penyertaan dan bimbingan-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Tanggung Jawab Nakhoda dan Perusahaan Pengangkut terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08)”** sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Dalam penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis mendapatkan banyak bantuan, bimbingan, serta pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi yaitu sebagai berikut:

1. *Jesus Christ*, atas pertolongan-Nya akhirnya saya bisa menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Empat tahun bukan waktu yang mudah untuk saya bertahan di fakultas ini tetapi Bapa selalu dengan setia menuntun langkah saya agar dapat menyelesaikan studi di fakultas ini. Terima kasih, Bapa.
2. Kepada keluarga saya, Papa dan Mama, Ir. Revensi Sitompul, MM. dan Ade Satya Dewiyanti. Kalian suporter nomor satu di dunia! Terima kasih atas kerja keras Papa dan Mama sehingga saya bisa bersekolah di fakultas ini dan tidak pernah berhenti untuk mendukung saya untuk menyelesaikan kuliah. Terima kasih untuk kebebasan dan kepercayaan yang Papa dan Mama berikan karena saya tahu bahwa Papa dan Mama sebenarnya tidak ingin saya bersekolah di fakultas hukum. Tapi suatu hari nanti saya akan membuktikan bahwa saya bisa, mampu dan sukses berkarir di bidang hukum. Terima kasih kepada Andrew Jeremy Sitompul, S.Kom. dan Anberkka Immanuel Sitompul atas doa dan semangat yang diberikan.
3. Kepada Ibu Dr. Nirmala Chandra Motik Yusuf Djemat, SH., MSc. sebagai Pembimbing I yang masih dapat meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan revisi terhadap skripsi saya sehingga saya dapat membuat skripsi sebaik mungkin. Terima kasih untuk masukan-masukan yang Ibu berikan.

4. Kepada Bang Brian Amy Prastyo, SH. M.L.I. sebagai Pembimbing II yang tidak pernah menyulitkan saya dan selalu membuat bimbingan berjalan seperti layaknya diskusi dan *sharing* ilmu. Terima kasih untuk kebebasan yang Abang berikan selama penyusunan skripsi ini.
5. Kepada semua pihak di Mahkamah Pelayaran, khususnya kepada Bapak Munanto selaku Ketua Bagian Perkara dan Captain Hari Suharsono selaku Hakim Ketua dalam Sidang Kasus Tubrukan antara KM. Marina Nusantara dan TK. CB1211 yang telah membantu penulis dalam memberikan informasi dan pengetahuan yang terkait dengan skripsi ini. Terima kasih untuk kemudahan yang Bapak berikan kepada saya dan terima kasih untuk ilmu-ilmu yang Bapak berikan kepada saya.
6. Kepada Tim Penguji yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk melakukan pengujian terhadap penulis mengenai materi skripsi ini disela-sela kesibukannya.
7. Kepada Ibu Gemala Dewi selaku Pembimbing Akademis. Terima kasih untuk dukungan yang Ibu berikan disetiap semesternya dan selalu mendukung saya untuk menaikkan IPK setinggi mungkin.
8. Kepada para pengajar di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Terima kasih untuk pengetahuan yang Bapak/Ibu berikan selama saya berkuliah di Fakultas Hukum UI.
9. Kepada sahabat-sahabat terdekat saya, THE BABIS, Yvonne Kezia D. Nafi, S.H., Patrisia Elissa Putri Ticoalu, S.H., dan Aruni Larasati, S.H., yang selalu memberikan semangat dan dukungan untuk bisa menyelesaikan skripsi tepat pada waktunya. Walau awalnya saya kurang optimis tetapi kalian selalu mengingatkan bahwa saya bisa. *So glad to have all of you in my college life*. Susah senang ketawa nangis kita selalu bersama 😊.
10. Kepada teman-teman terbaik di FHUI: Shinta Nurfauzia, Yesi Luisa Tioria Samosir, Karisa Utami, Risha, Dwi Suleiman, Gaby Ticoalu, Stephani J. M., Febriandina, Prajna Mardjuni, Putri Lenggo Sari, Robert Buana Jaya, Avindra Taher, Alvin Ambardy, Andreas Aghyp, Karina “Emak” AT, Siksta Alia, Rininta Saraswati, Lanang Kusuma, Lidyar, Fisella Mutiara,

Tsu Yoshi, Dima Triandhanu Utomo, Rinaldo Aditya, Anggun Kusumastuti, Nadya Eva, Nadya Theresia, Natalia Petricia, Primavira Ribka, Ray Stanley (temen sepergalauan dan calon pendamping wisuda haha), Indra Budiari (teman nebeng ke kampus), Bimo Harimamesa, Ega Windratno, Firman Kusbianto, David Sinaga (Terima kasih untuk waktunya kebersamaannya dulu dan terima kasih untuk pinjaman KUHD-nya), Biondy, Choky Ramadhan, Fahdrian Iqbal (Terima kasih dulu udah mau gw curhatin) dan boci-boci lainnya. Teman seperbimbingan: Nur Eka Pradata, Asih Pawitra Winasis, Randitya, Herlambang Novitasari, Dayu Tyas Kameswari, Dezreska Larasati, Hapsari Arumdati, Rika Salim, dan lain-lainnya.

11. Kepada adik-adik di FHUI: Alfa, Dimas, Gilang, Rama, Icha, Iik (salam ketua Geng Nero), Agan, Astri (*my soju partner*), Nindy, Acid, Arrumaisha, Tyas, Rina “Boyan” Hidayat, Alfina Narang, Feriza ‘Ica’, Bea, Dila, Quina, Zefanya (kita kurang *chit-chat* sekarang ☺) dan lain-lainnya.
12. Kepada senior-senior di FHUI: Kak Patris, Kak Tephy, Kak Andini, Kak Batar, Kak Icha, Kak Cubi, Kak Nano, Kak Mandy dan Abang Bohay yang ganteng sedunia akhirat. Kak Fika Fawzia yang selalu mendukung penyelesaian skripsi ini dengan lawakan-lawakan yang super kampring (selamat kuliah lagi di Singapore), Kosasih Raditya, Rizky Beta, Akbar Bayu, Lufti Ekaputra, Kak Muthia Soebagjo, Kak Bianca Ayasha dan kakak-kakak lainnya.
13. Kepada teman-teman di *Asian Law Students’ Association Local Chapter Universitas Indonesia*: Ade Amelia dan Yuli Siagian, sesama *Board of Director ALSA LC UI 2009. Manager-manager* yang cantik dan tampan: Ayodhia Primadarel, Adiwerti Sarahayu, Anggia Kandhi dan Rizky Aliansyah. *Staff-staff* yang manis: Lia, Aida, Tatay, Aso, Deane, Kiky, Karin, Sisil, Wuri, Dhina, Sea. *Manager-manager* lainnya: Olviani Shanara, Ahmad Radinal, Egaputra, Taufan Ramdhani, dan lain-lain.
14. Kepada keluarga besar di *Asian Law Students’ Association*: Melly Indria, Michelle Ayu, Soetamiq, Raymond, Yos, Putri Arnita, Muhammad

Safwan, Ryan Adiputra, Dimas “Devon” Barton, Daniel Tarigan, Agusta “Gura” Ginka, Alex Honsus, Reksa, Ferry Aritonang, Detanti Pramesti, Edwin, Bukit, Chandra Agus Salim, Chitto Cumbhadrika, Putet Kanmani, dan lain-lain.

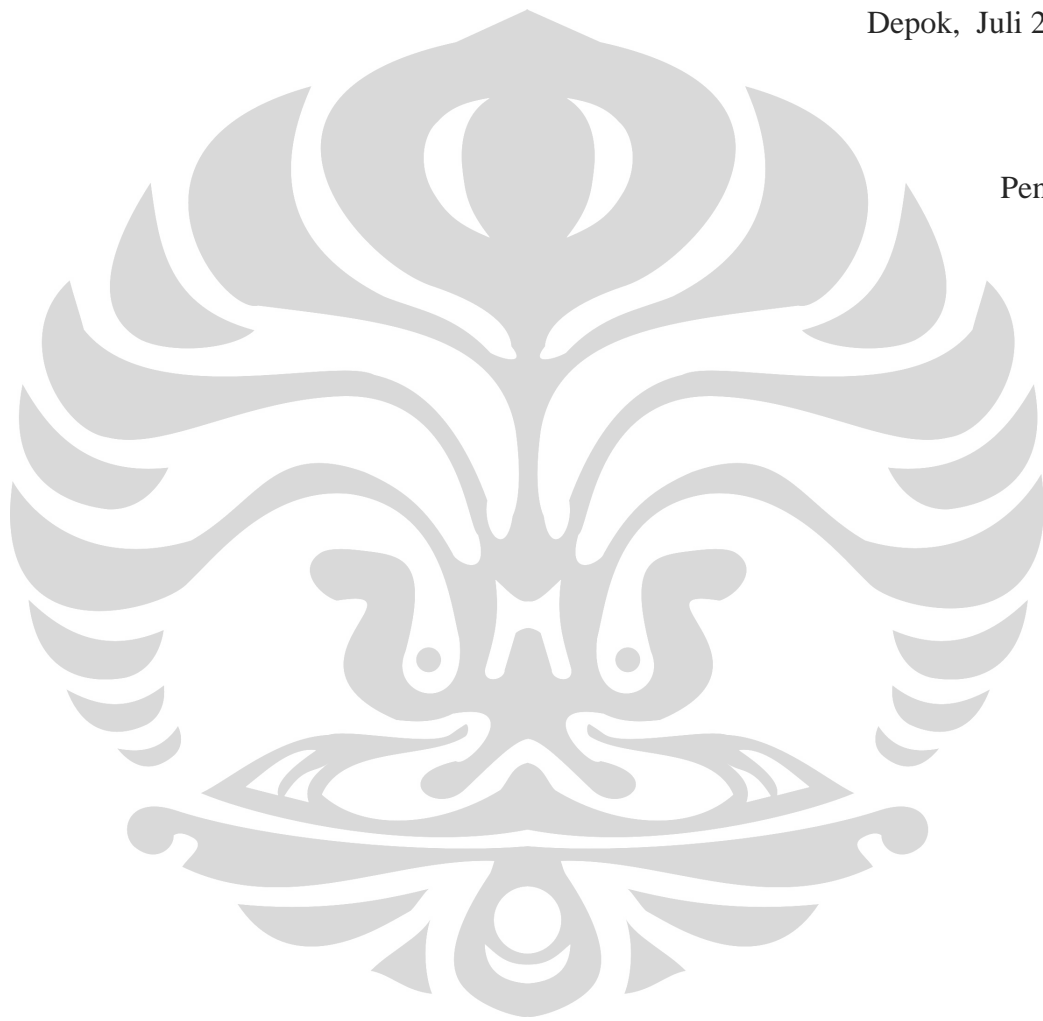
15. Kepada teman-teman sepermainan di Recht FC: Agi, Era, Becel, Ghea, Elisa, Gina, Jumel, Ria, Echa, Getri, Dida, Rahma, Ide, Ayu, Rea. *Coach* terbaik yang pernah melatih saya: Tandi, Arsandy Sayidiman, Adit, Mindra dan Mance.
16. Kepada teman-teman UKM Basket UI yang pernah main bareng.
17. Kepada teman-teman di POSA FHUI: Lewi Aga, Merry, Nancy Silalahi, Feliks Suranta Tarigan, Ica Simanjuntak, Biyan, Samuel, Jesco dan seluruh adik-adik dan Abang Mbak di POSA FHUI. Terima kasih untuk Pengurus POSA FHUI untuk suratnya yang sangat manis.
18. Kepada Abang dan Mbak Dosen yang turut menyemangati saya untuk menyelesaikan skripsi: Mbak Ira, Mbak Fitri, Mbak Henny, Mbak Valen, Mbak Nadia, Bang Parulian dan abang-abang mbak-mbak lainnya.
19. Kepada teman-teman Protokoler: Randitya, Bemby, Tupon, Aji, Dindun, Difa, Warman, Lanang, Irza, Dacung, Tupon, Nandes, Riki, dan lain-lainnya.
20. Kepada sahabat-sahabat dari SMA 70 Bulungan: Bana, Agnes, Pudel, Fencom, Miu, Petra, Nia.
21. Kepada Bapak dan Ibu Perpustakaan. Terima kasih untuk bantuannya, kemudahannya dan dukungannya selama penyelesaian skripsi ini.
22. Kepada mas dan mbak Barel atas bantuannya untuk *mengeprint, fotocopy*, jilid dan lain-lain.
23. Kepada semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu per satu yang telah memberikan bantuan, dukungan, doa dan semangat untuk penyusunan skripsi ini baik secara langsung maupun secara tidak langsung.

Akhir kata, **“Bertumbuhlah dalam kasih karunia dan dalam pengenalan akan Tuhan dan Juruselamat kita, Yesus Kristus. Bagi-Nya kemuliaan, sekarang dan sampai selamanya (2 Petrus 3:18) “**dari pengenalan

akan Tuhan maka kita bisa menjadi sukses. Penulis mengucapkan terima kasih dan mohon maaf apabila ada kata-kata yang kurang berkenan. Penulisan ini tentunya tidak terlepas dari segala kekurangan baik dari segi materi maupun segi teknis penulisan. Semoga skripsi dapat berguna bagi seluruh pihak yang akan membacanya.

Depok, Juli 2010

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ANDREA NATHALY SITOMPUL
NPM : 0606078752
Program Studi : Hukum (Hubungan Tentang Kegiatan Ekonomi)
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“Pertanggungjawaban Nakhoda dan Perusahaan Pengangkut terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08)”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal :
Yang menyatakan,

(ANDREA NATHALY SITOMPUL)

ABSTRAK

Nama : ANDREA NATHALY SITOMPUL
Program Studi : Hukum (Hubungan Tentang Kegiatan Ekonomi)
Judul : PERTANGGUNGJAWABAN NAKHODA DAN
PENGANGKUT TERHADAP PERSITIWA
KECELAKAAN KAPAL (Tinjauan Putusan
Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08)

Skripsi ini membahas mengenai pertanggungjawaban yang dapat diberikan oleh Nakhoda sebagai pemimpin kapal dan Perusahaan Pengangkut sebagai pemilik kapal dalam suatu peristiwa kecelakaan kapal yang menyebabkan kerugian terhadap pihak ketiga (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor 973/051/XII/MP-08 tentang Tubrukan KM. Marina Nusantara dengan TK. CB1211 yang ditarik TK. Bamara-6SA dan di-*assist* oleh TB. PATIH-III) dengan menggunakan dasar hukum Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Penelitian ini memakai metode penelitian Normatif Yuridis dimana data penelitian ini sebagian besar dari studi kepustakaan. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa ditinjau dari peraturan perundang-undangan terkait dengan kegiatan pelayaran, tanggung jawab baik secara administratif, perdata dan pidana dapat dibebankan kepada Nakhoda dan Perusahaan Pengangkut apabila memang dapat dibuktikan para pihak tersebut bersalah.

Kata Kunci : Kegiatan Pelayaran, Kecelakaan Kapal, Tanggung Jawab.

ABSTRACT

Name : ANDREA NATHALY SITOMPUL
Study Programme : Law (Economic Law)
Title : The Captain and The Carrier Company's
Responsibility about ship collision (Review
Decision: Admiralty Court Verdict Number
973/051/XII/MP-08)

This thesis is focusing on a responsibility that can be given by the Captain as the leader of the ship and Carrier Company as the owner of the ship in a ship accident caused the loss of the third party (Review Decision: Admiralty Court Verdict Number: 973/051/XII/MP-08 about collision between Motor Ship Marina Nusantara and Tug Boat CB. 1211 which pulled by Tug Boat Bamara-6SA and assist by Tug Boat Patih-III) based on Act Number 17 Year 2008 about Maritime and Commercial Code of Indonesia. This research is normative juridical research, which some of the data were collected from literature. The result states that based on Act Number 17 Year 2008, Commercial Code of Indonesia and the other rules said that the Captain and the Carrier Company will be bound by the legal responsibilities (administrative, private and public) as long as the faults can be proved.

Keyword : Maritime Activity, Ship Accident, Liability.

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1	Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sesuai Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998.....	48
Bagan 2.2	Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal.....	49



DAFTAR GRAFIK

Grafik 2.1	Kecelakaan Kapal 2003-2008.....	31
Grafik 2.2	Kecelakaan Laut Berdasarkan Faktor Penyebab (2003-2008).....	31



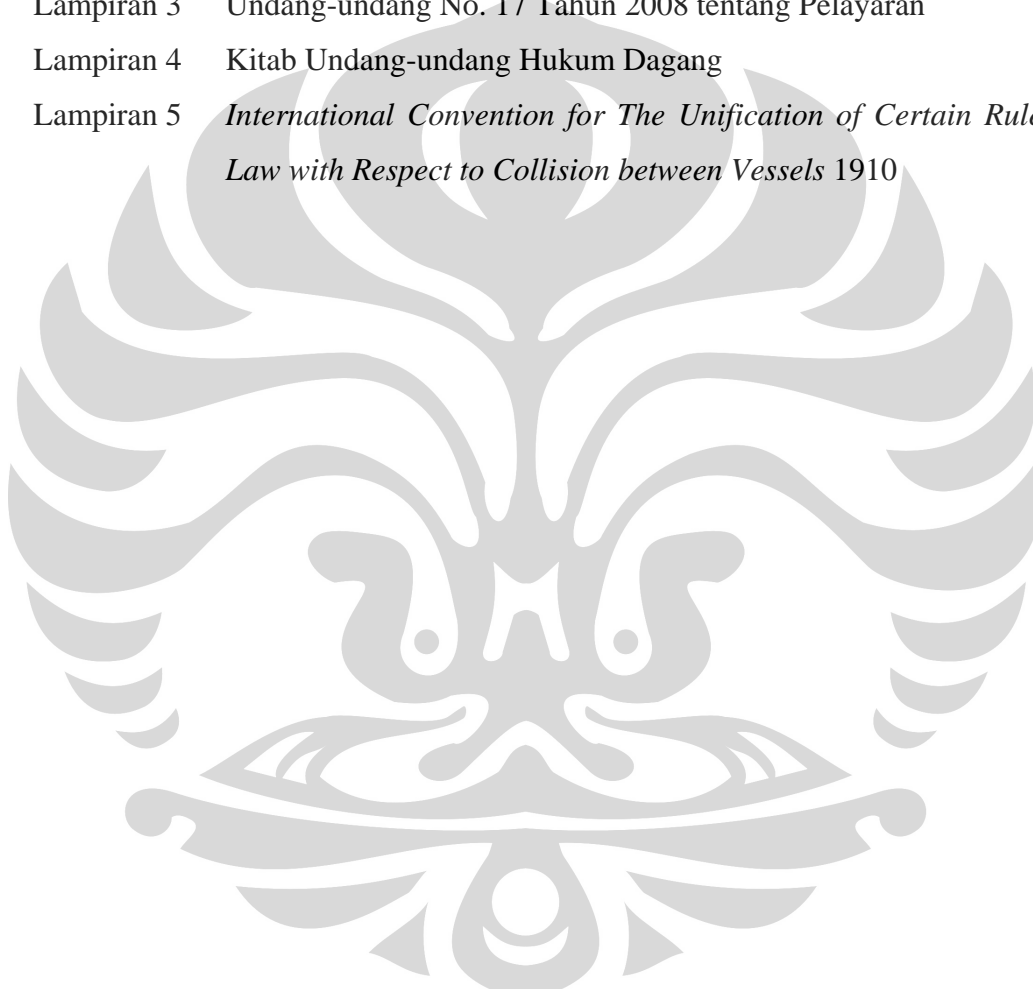
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Kecelakaan Kapal Levina.....	5
Gambar 1.2	Kecelakaan Kapal Dumai Express 18.....	5



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor No. 973/051/XII/MP-08 tentang Tubrukan KM. Marina Nusantara dengan TK. CB1211 yang ditarik oleh TB. Bamara-6SA dan di-*assist* oleh TB. Patih-III di Alur Sungai Barito Banjarmasin
- Lampiran 2 Sketsa Posisi Kecelakaan Kapal
- Lampiran 3 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Lampiran 4 Kitab Undang-undang Hukum Dagang
- Lampiran 5 *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels 1910*



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	ix
ABSTRAK	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR GRAFIK	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
1. BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	11
1.3 Tujuan Penelitian.....	11
1.4 Definisi Operasional.....	12
1.5 Metode Penelitian.....	14
1.6 Sistematika Penulisan.....	16
2. BAB II TINJAUAN UMUM MENGENAI KEGIATAN PELAYARAN DAN KECELAKAAN KAPAL	17
2.1 Definisi, Jenis dan Pengaturan Kegiatan Pelayaran di Indonesia.....	17
2.1.1 Definisi Kegiatan Pelayaran.....	17
2.1.2 Jenis-jenis Kegiatan Pelayaran.....	18
2.1.3 Pengaturan Kegiatan Pelayaran di Indonesia.....	21
2.1.3.1 Peraturan-peraturan Nasional tentang Kegiatan Pelayaran.....	21
2.1.3.2 Peraturan-peraturan Internasional tentang Kegiatan Pelayaran... ..	28
2.2 Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Kapal.....	28
2.2.1 Definisi Kecelakaan Kapal.....	28
2.2.2 Trend Kecelakaan Kapal di Indonesia.....	31
2.2.3 Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal.....	32
2.2.4 Para Pihak dalam Peristiwa Kecelakaan Kapal.....	38
2.2.5 Tahapan Penyelesaian Sengketa dalam Kecelakaan Kapal.....	43
3. BAB III TINJAUAN UMUM MENGENAI TANGGUNG JAWAB TERHADAP PERISTIWA KECELAKAAN KAPAL	50
3.1 Tinjauan Mengenai Tanggung Jawab Nakhoda dan Perusahaan Pengangkut.....	50
3.1.1 Pengertian dan Azas-azas Tanggung Jawab.....	50
3.1.2 Tanggung Jawab Nakhoda dalam Kecelakaan Kapal.....	51
3.1.2.1 Pengaturan di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang.....	52
3.1.2.2 Pengaturan di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.....	56

3.1.3	Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut dalam Kecelakaan Kapal	
3.1.3.1	Pengaturan di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang.....	58
3.1.3.2	Pengaturan di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.....	61
3.1.3.3	Pengaturan di dalam <i>International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels</i> 1910.....	63
3.2	Mahkamah Pelayaran.....	65
3.2.1	Dasar Hukum Pembentukan Mahkamah Pelayaran.....	66
3.2.2	Kedudukan, Peran dan Fungsi Mahkamah Pelayaran.....	68
3.2.3	Yurisdiksi Mahkamah Pelayaran.....	68
3.2.4	Tata Cara Pemeriksaan Lanjutan Terhadap Kecelakaan Kapal... 69	
4.	BAB IV ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN NO. 973/051/XII/ MP-08 TENTANG TUBRUKAN KM. MARINA NUSANTARA DENGAN TK. BAMARA-6SA YANG DIASIS OLEH TB. PATIH-III DI ALUR SUNGAI BARITO BANJARMASIN.....	75
4.1	Kasus Posisi.....	75
4.1.1	Sinopsis.....	75
4.1.2	Berita Acara Kecelakaan Kapal dan Kronologis Kejadian.....	76
4.2	Pertimbangan Hakim.....	80
4.3	Analisa atas Pertimbangan dan Putusan Mahkamah Pelayaran.....	91
4.4	Tanggung Jawab Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 dan Peraturan Terkait Lainnya.....	97
4.4.1	Tanggung Jawab Nakhoda.....	97
4.4.2	Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut.....	101
4.5	Pelaksanaan Tindak Lanjut dari Putusan Mahkamah Pelayaran.....	103
5.	BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	105
5.1	Kesimpulan.....	105
5.2	Saran.....	107
	DAFTAR PUSTAKA.....	110
	LAMPIRAN.....	113

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki beribu-ribu pulau dengan area teritori laut yang sangat luas. Daratan Indonesia seluas 1.904.569 km² dan lautannya seluas 3.288.683 km² yang membentang sepanjang khatulistiwa dan terletak di antara benua Asia dan Australia serta di antara Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia.¹ Oleh sebab itu sarana perhubungan laut menjadi hal yang sangat penting. Karena untuk menghubungkan antar kota yang satu dengan kota lainnya terlebih pulau satu dengan pulau lainnya, diperlukan suatu sistem pengangkutan untuk mencapai tujuan tersebut. Selain itu, semua perhubungan laut membutuhkan alat pengangkut yang harus dikelola pemeriksaannya dengan teliti dan teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya selama di laut. Namun sampai saat ini, pengelolaan, pemberdayaan dan pemanfaatan alat transportasi perairan belum optimal dikelola oleh negara untuk kesejahteraan masyarakatnya. Kecelakaan kapal yang lima tahun belakangan ini sering terjadi mengakibatkan berkurangnya kepercayaan masyarakat terhadap transportasi laut.

Dalam perhubungan laut tentu saja tidak akan terlepas dari penggunaan kapal sebagai alat pengangkutnya. Penggunaan kapal sebagai alat transportasi telah dikenal sejak jaman nenek moyang kita. Hal tersebut terbukti dengan adanya Kapal Pinisi yang merupakan salah satu kapal yang terkenal di seluruh dunia. Pengertian kapal dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), dalam Pasal 309 adalah sebagai berikut:²

“Kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga”

¹ H. M. Iwan Gayo, ed. *Buku Pintar (Seri Senior)*, cet. 28, (Jakarta: Upaya Warga Negara, 2000), hal. 7.

² Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, LN No. 49 Tahun 1933, TLN No. 12 Tahun 1917, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), Ps. 309.

Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008, diberikan definisi terhadap kapal, yakni:³

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

Disebutkan pula, bahwa hanya kapal-kapal yang mempunyai bobot kotor di atas 300 m³ dan digerakkan dengan mesin yang dapat digunakan untuk kepentingan-kepentingan pengangkutan, baik penumpang ataupun barang. Secara umum, kapal dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu:

1. Kapal laut biasa, yaitu setiap alat pengangkutan yang dipergunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut; dan
2. Kapal Niaga, yaitu setiap kapal yang digerakkan secara mekanis dan digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau penumpang untuk umum dengan pungutan biaya.⁴

Namun dalam perkembangannya, kapal-kapal niaga terbagi lagi menjadi bermacam-macam jenis, tergantung pada peruntukan kapal tersebut. Secara umum, kapal terbagi menjadi empat kategori utama, yakni:⁵

1. Kapal-kapal untuk mengangkut penumpang;
2. Kapal-kapal untuk pengangkutan barang;
3. Kapal-kapal untuk usaha perikanan; dan
4. Kapal-kapal untuk keperluan khusus (yang tidak termasuk dalam salah satu dari ketiga kategori di atas).

Perhubungan dan pengangkutan laut saat ini merupakan faktor yang penting, sehingga mengingat pentingnya perhubungan laut tersebut, maka hal-hal yang terkait dengan pelayaran harus dituangkan dalam Undang-undang No. 21 Tahun

³ Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps. 1 angka (36).

⁴ Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, (Jakarta: Dian Rakyat), hlm. 3.

⁵ Frederik I. Hermawan, *Perkembangan Kegiatan Maritim Sebuah Pengantar Studi Ilmu Maritim*, (Bandung: Alumni), hlm. 4.

1992 tentang Pelayaran yang telah diganti dengan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dalam konsiderans menyebutkan:⁶

“b. Bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.”

“c. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut pelayanan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.”

Macam-macam pelayaran dapat dibagi pula dari jenis pelayarannya. Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa jenis-jenis pelayaran angkutan laut terdiri atas:⁷

- a. Angkutan laut dalam negeri;
- b. Angkutan laut luar negeri;
- c. Angkutan laut khusus; dan
- d. Angkutan laut pelayaran-rakyat.

Di Indonesia, transportasi laut telah semakin maju dan semakin banyak dipergunakan oleh masyarakat. Namun, meningkatnya penggunaan transportasi tersebut juga seiring berjalan dengan meningkatnya angka kecelakaan transportasi laut. Saat ini kecelakaan kapal seperti telah menjadi suatu hal yang biasa di Indonesia. Hal ini terbukti dari banyaknya pemberitaan tentang kecelakaan kapal yang terus terjadi tanpa adanya perbaikan dari pihak yang berwenang. Banyaknya kecelakaan kapal tersebut dapat dilihat dari banyaknya berita kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada kegiatan pelayaran di Indonesia, antara lain:

1. Kecelakaan Kapal Motor Penumpang Manggala, pada tanggal 29 Juni 1998 dalam pelayaran dari Pelabuhan Ferry Merak yang mengangkut 428 orang penumpang dan 56 unit kendaraan tujuan Pelabuhan Ferry Bakaheuni. Kapal mengalami kerusakan mesin kemudi dan kemudian kandas di Pantai Ujung Pulau Rimau Balak, Lampung. Dalam peristiwa

⁶ Indonesia, *op. cit.*, menimbang.

⁷ *Ibid.*, Ps. 7.

ini tidak ada korban jiwa, semua penumpang dapat dievakuasi dengan selamat dan kendaraan di dalam ferry dapat dipindahkan ke kapal lain (*ship to ship transfer*) dengan dibantu 2 kapal tunda.

2. Kecelakaan Kapal Motor Nusantara Pasifik pada tanggal 16 Desember 1999 yang tenggelam di perairan antara Pulau Masalembo dan Pulau Kalamban. Ketika dalam pelayarannya dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tujuan Samarinda dengan muatan *general cargo* dalam peti kemas berukuran 20 inch sebanyak 60 teus, kapal mengalami kerusakan mesin induk. Dalam kecelakaan ini tidak memakan korban jiwa manusia, tetapi kapal beserta muatannya tidak dapat diselamatkan.
3. Kecelakaan Kapal Motor Sentosa Penyeberangan yang terjadi pada tanggal 18 Desember 2006 di tengah perjalanannya dari Tanjung Pinang ke Pulau Natuna di Kepulauan Riau.
4. Kecelakaan Kapal Motor Asita III yang terjadi pada tanggal 18 Oktober 2007. Kapal mengalami kecelakaan dengan sedikitnya 31 korban meninggal dunia dan 35 orang lainnya hilang.⁸
5. Kecelakaan Kapal Motor Sinar Madinah yang tenggelam di perairan Laut Selatan Desa Hu'u, Kabupaten Dompu, Propinsi Nusa Tenggara Barat pada tanggal 11 Juli 2007.
6. Kecelakaan Kapal Motor Levina, jurusan Tanjung Priok – Pangkal Balam, Bangka, yang tenggelam pada tanggal 22 Februari 2007.
7. Kecelakaan Kapal Motor Penumpang Belanak, jenis ferry milik PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, yang menabrak *speed boat* milik nelayan di perairan Pantai Barat pada tanggal 31 Agustus 2008.
8. Kecelakaan Kapal Dumai Ekspres 10 pada tanggal 22 November 2009 di Kepulauan Riau. Dilaporkan lebih dari 200 penumpang dapat diselamatkan dan sekitar 21 orang meninggal.

⁸ M. Y. Jinca, "Keselamatan Transportasi Laut dan Penyeberangan", (Makalah disampaikan pada Rapat Kerja Nasional Masyarakat Transportasi Indonesia, Semarang 29 Januari 2007), hal. 2-3.



Gambar 1.1 Kecelakaan Kapal Levina



Gambar 1.2 Kecelakaan Kapal Dumai Express 18

Jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia ini cukup memprihatinkan. Pada tahun 2003 tercatat 71 peristiwa kecelakaan, tahun 2004 sebanyak 79 kecelakaan, tahun 2005 sebanyak 125 kecelakaan, tahun 2006 sebanyak 119 kecelakaan, tahun 2007 sebanyak 159 kecelakaan dan tahun 2008 terjadi 138 kasus kecelakaan. Setiap tahunnya memiliki rata-rata peningkatan kecelakaan sebanyak 17%. Jenis kecelakaan yang rata-rata terjadi adalah

tenggelam (37%), kandas (13%), tubrukan (15%), kebakaran (18%) dan lain-lainnya (17%).⁹

Dalam satu dasawarsa terakhir ini kecelakaan pelayaran tidak pernah berkurang. Bahkan, sebab kecelakaan laut tersebut seperti berulang-ulang. Penyebab dari kecelakaan antara lain adalah cuaca buruk, kelebihan beban atau kapal yang tidak memenuhi syarat kelaikan jalan. Dalam pelayaran di Indonesia, setidaknya terdapat dua penyebab kecelakaan.¹⁰ Pertama, kondisi armada pelayaran itu sendiri. Kapal-kapal yang digunakan sebagai alat transportasi laut dibuat tanpa adanya standar keselamatan yang baik. Selain itu, armada kapal di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari negara lain. Perawatannya pun juga dilakukan di bawah standar. Umumnya, umur kapal bekas yang dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya telah tua dan tidak laik jalan lagi. Faktor-faktor ini masuk ke dalam kategori faktor internal, artinya bahwa penyebab kecelakaan didasari oleh keadaan kapal tersebut.

Penyebab kedua adalah operasional dari penggunaan kapal-kapal tersebut. Penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap standar keselamatan pelayaran. Penyebab kedua ini masuk ke dalam faktor eksternal, artinya bahwa kecelakaan kapal didasari oleh faktor-faktor di luar kapal yang berpengaruh kepada keselamatan dan keamanan kapal. Namun biasanya pada kasus-kasus kecelakaan pelayaran di Indonesia akhirnya muncul akibat terbesar dari kecelakaan, yakni kelebihan beban akibat dari kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang untuk melakukan hal tersebut.¹¹ Selain itu, banyaknya jumlah kapal ke Laut Cina Selatan terus ke Laut Pasifik atau sebaliknya yang banyak

⁹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Akhir Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003-2008*, (Jakarta: Departemen Perhubungan, 2008), hal. 112.

¹⁰ Dr. Heru Utomo, "Menyoal Kecelakaan Laut", http://nasional.vivanews.com/news/read/23985-menyoal_kecelakaan_laut/, diunduh 5 Maret 2010.

¹¹ Data terhadap 104 kasus kecelakaan kapal yang diputuskan oleh Mahkamah Pelayaran diperoleh hasil sebanyak 50 kasus (48,08%) disebabkan oleh faktor Sumber Daya Manusia (SDM), faktor alam sebanyak 32 kasus (30,77%), kemudian sebanyak 22 kasus (21,15%) disebabkan oleh faktor teknis. M. Budi Santosa, "Manusia Penyebab Utama Kecelakaan di Laut", 2009, <http://kampus.okezone.com/index.php/ReadStory/2009/10/12/65/264778/manusia-penyebab-utama-kecelakaan-di-laut>, diunduh 9 Maret 2010.

menyebabkan terjadinya peristiwa kandasnya kapal atau salin benturan antar kapal serta penabrakan rambu-rambu yang terpasang.¹²

Selain faktor-faktor di atas, banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) ataupun disebabkan oleh faktor alam. Indonesia merupakan negara yang memiliki kondisi geografis dan teritorial yang kurang baik di musim-musim tertentu. Tingginya gelombang dan pusaran-pusaran air di tengah laut tidak hanya menguntungkan bagi transportasi laut, tetapi juga menyimpan banyak misteri dan fenomena. Oleh sebab itu, dibutuhkan awak kapal yang cakap dalam menjalankan kapal-kapal di wilayah perairan Indonesia.

Kecelakaan yang saat ini banyak terjadi di Indonesia merupakan perpaduan dari faktor kesalahan manusia dan faktor alam. Salah satu contoh kasus kecelakaan kapal yang disebabkan oleh hal tersebut adalah kecelakaan Kapal Motor Senopati Nusantara. Dalam kasus ini, kecelakaan terjadi dalam kondisi cuaca buruk, yaitu di dalam keadaan badai dan ombak tinggi. Namun dibalik itu terdapat dugaan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan pula oleh faktor *human error* dalam pengelolaan moda kapal dan adanya kesalahan dari nakhoda kapal yang salah dalam membaca situasi. Selain itu, diduga pula bahwa KM. Senopati Nusantara tidak memiliki alat bantu keselamatan yang memadai untuk memenuhi kebutuhan seluruh penumpang kapal yang kira-kira berjumlah 500 orang.

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Bukan hanya pemerintah, namun syahbandar, *marine inspector*, pandu laut, ketua administrasi pelabuhan, pemilik kapal, bahkan nakhoda pun harus dapat mempertanggungjawabkan apabila memang nantinya dapat dibuktikan di Mahkamah Pelayaran bahwa kecelakaan tersebut diakibatkan oleh kelalaian salah satu dari mereka.

Salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah nakhoda dari kapal tersebut. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) disebutkan dalam pasal 341 bahwa nakhoda adalah pemimpin kapal. Sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan nakhoda

¹² Prof. DR. Kuntoro, S.H., M.H., Ph.D., *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Keselamatan Pelayaran*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia, 2000), Hal. 1.

dapat memenuhi pertanggungjawabannya seperti yang disyaratkan oleh undang-undang. Dalam pasal 342 KUHD disebutkan juga tanggung jawab nahkoda, yakni:

“Nahkoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.”

Dalam Pasal 1 angka 41 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan pengertian tentang nahkoda, yakni:

“Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Dalam hal nahkoda bertindak secara otonom, maka untuk kepentingan keselamatan dan keamanan kapal, penumpang dan muatan nahkoda wajib:

1. Menjalankan kekuasaannya atas semua penumpang dengan perintah-perintah tertentu (Pasal 393 KUHD¹³).
2. Mengindahkan kebiasaan-kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada (Pasal 343 ayat (1) KUHD¹⁴).
3. Dalam hal harus dilakukan, nahkoda wajib menggunakan pandu laut (Pasal 344 KUHD¹⁵).
4. Mengawasi bahwa semua penumpang atas kapal sah adanya (Pasal 371 KUHD¹⁶).
5. Mengawasi tentang barang-barang yang ada di atas kapalnya (Pasal 391 ayat (1) dan (2) KUHD¹⁷).

¹³ Pasal 393 “Nakhoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang. Yang belakangan in harus mentaati segala perintah yang diberikan oleh nahkoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban.” Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 118.

¹⁴ Pasal 343 ayat (1): “Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang serta keamanan pengangkutan muatannya.” *Ibid.*, hal. 105.

¹⁵ Pasal 344: “Di mana saja itu diharuskan oleh peraturan-peraturan undang-undang, kebiasaan atau kewaspadaan, maka wajiblah nahkoda memakai seorang pandu laut.” *Ibid.*, hal. 105.

¹⁶ Pasal 371: “Nakhoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pihak yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk itu, dan jika perlu untuk itu menghadapp di muka Hakim.” *Ibid.*, hal. 111-112.

6. Memelihara kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan (Pasal 371 ayat (1) KUHD¹⁸).
7. Dalam keadaan memaksa, menjual, seluruh atau sebagian dari muatan, atau pinjam uang dengan menggadaikan muatan (Pasal 371 ayat (3) KUHD¹⁹).
8. Tidak meningkatkan kapal selama perjalanan atau dalam bahaya mengancam, kecuali bila peninggalan kapal itu tidak mutlak perlu atau terpaksa guna penyelamatan dirinya (Pasal 345 KUHD²⁰).
9. Memelihara surat-surat laut/pas laut, surat ukur daftar besar, monsterrol, surat keterangan muatan, *charter party* dan semua konosemen, ataupun turunan-turunan dari surat-surat itu (Pasal 347 KUHD²¹).

¹⁷ Pasal 391 ayat (1): “Seorang anak kapal tidak diperbolehkan membawa atau mempunyai minuman keras atau senjata di kapal tanpa izin nakhoda.”, Pasal 391 ayat (2): “Nakhoda dapat menyita segala apa yang diketemukannya di kapal bertentangan dengan ketentuan tersebut, dan merusaknya atau menjualnya untuk keperluan yayasan bagi para pelaut, yang ditunjuk oleh Kepala Jawatan Pelayaran, kecuali apabila ketentuan-ketentuan undang-undang melarang.” *Ibid.*, hal. 118.

¹⁸ Pasal 371 ayat (1): “Nakhoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pihak yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk itu, dan jika perlu untuk itu menghadapp di muka Hakim.” *Ibid.*, hal. 111-112.

¹⁹ Pasal 371 ayat (3): “Dalam keadaan yang mendesak ia diperbolehkan menjual muatan atau sebagian dari itu, atau guna membiayai pengeluaran-pengeluaran yang telah dilakukan guna kepentingan muatan tersebut, meminjam uang dengan mempertaruhkan muatan itu sebagai jaminan.” *Ibid.*, hal. 112.

²⁰ Pasal 345: “Tak bolehlah nakhoda, selama perjalanan atau apabila ada bahaya yang mengancam, meninggalkan kapalnya, kecuali apabila kepergiannya itu diperlukan secara mutlak atau ia terpaksa berbuat demikian untuk menyelamatkan jiwanya.” *Ibid.*, hal. 105.

²¹ Pasal 347: “Nakhoda harus menyimpan: surat laut atau pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan yang terakhir dari suatu pelabuhan Indonesia; daftar anak kapal, surat keterangan muatan, charter party dan semua konosemen, ataupun turunan-turunan dari surat itu; semua ketentuan undang-undang dan peraturan-peraturan yang berlaku bagi perjalanan dan lain-lain surat yang diperlukan.” *Ibid.*, hal. 107.

10. Mengadakan dan memelihara sebuah buku harian kapal yang mencatat segala apa yang penting terjadi dalam pelayaran (Pasal 348 ayat (1) KUHD²²).
11. Mengadakan dan memerintahkan pengisian dan pemeliharaan buku harian mesin oleh seorang personil ruangan mesin (Pasal 348 ayat (2) KUHD²³).
12. Memperlihatkan buku-buku harian kapal kepada inspektur keselamatan kapal di pelabuhan darurat atau pelabuhan tujuan, di dalam 48 jam setelah pendaratan.

Selain nakhoda, pihak yang juga bertanggung jawab atas terjadinya suatu kecelakaan adalah perusahaan pengangkut. Dalam Pasal 40 ayat (1) Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan:

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut.”

Tanggung jawab tersebut muncul apabila di dalam pengangkutan terjadi hal-hal seperti kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau kerugian pihak ketiga.²⁴

1.2 Pokok Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan di atas, pokok permasalahan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan terkait mengatur mengenai tanggung jawab nakhoda dan

²² Pasal 348 ayat (1): “Nakhoda harus mengusahakan, supaya di kapalnya diselenggarakan sebuah buku harian kapal (register harian atau jurnal), dalam mana dicatat dengan cermat segala peristiwa yang cukup penting yang terjadi selama perjalanan.” *Ibid.*, hal. 106.

²³ Pasal 348 ayat (2): “Selain daripada itu, nakhoda sebuah kapal, yang digerakkan dengan tenaga mesin, harus pula mengusahakan, supaya oleh seorang anggota regu kamar mesin diselenggarakan sebuah buku harian mesin.” *Ibid.*, hal. 106.

²⁴ Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps. 40.

perusahaan pengangkut terhadap pihak ketiga yang dirugikan akibat kecelakaan kapal?

2. Bagaimanakah pertanggungjawaban yang dapat diberikan nakhoda dan perusahaan kapal tempat nakhoda bekerja terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan pokok permasalahan yang telah diuraikan, penelitian ini yang bertujuan umum untuk mengetahui seberapa besar nakhoda dan perusahaan perkapalan tempat nakhoda bekerja dapat memenuhi tanggung jawab mereka untuk memberikan ganti rugi kepada pihak ketiga yang menderita kerugian atas suatu kecelakaan kapal. Penelitian ini merupakan bentuk pengkajian yang lebih mendalam mengenai bentuk tanggung jawab yang dapat diberikan oleh nakhoda dan perusahaan kapal kepada pihak ketiga dan nantinya akan digunakan satu putusan untuk mendalami permasalahan ini. Dengan demikian, tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan deskripsi dan penjelasan mengenai bentuk tanggung jawab yang dapat diberikan oleh nakhoda dan perusahaan perkapalan tempat nakhoda bekerja terhadap pihak ketiga yang menjadi korban kecelakaan kapal.
2. Memberikan penjelasan mengenai peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pelayaran di Indonesia terkait dengan tanggung jawab nakhoda dan perusahaan perkapalan.

1.4 Definisi Operasional

Dalam penelitian ini terdapat beberapa konsep yang perlu dijelaskan secara lebih terperinci. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan definisi atau gambaran tentang konsep yang berhubungan dengan penelitian ini.

- a. Pelayaran

“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”²⁵

b. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

“Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim.”²⁶

c. Kelaiklautan Kapal

“Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”²⁷

d. Keselamatan Kapal

“Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.”²⁸

e. Kapal

²⁵ Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps. 1 angka (1).

²⁶ *Ibid.* Ps. 1 angka (32).

²⁷ *Ibid.* Ps. 1 angka (33).

²⁸ *Ibid.* Ps. 1 angka (34).

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk keadaan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”²⁹

f. Awak Kapal

“Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.”³⁰

g. Nakhoda

“Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”³¹

h. Perwira Kapal

“Perwira Kapal adalah mualim, masinis, dan perwira radio kapal.”³²

h. Syahbandar

“Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya

²⁹ *Ibid.* Ps. 1 angka (36).

³⁰ *Ibid.* Ps. 1 angka (40).

³¹ *Ibid.* Ps. 1 angka (41).

³² Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan*, Peraturan Menteri No. KM. 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Ps. 1 angka (6).

ketentuan peraturan-peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.”³³

i. Mahkamah Pelayaran

“Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.”³⁴

j. Tersangkut

“Tersangkut adalah Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal yang diduga melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang menyebabkan kecelakaan kapal.”³⁵

k. Terhukum

“Terhukum adalah tersangkut yang dijatuhi sanksi administratif berdasarkan hasil keputusan Sidang Majelis Mahkamah Pelayaran.”³⁶

1.5 Metode Penelitian

Dalam penelitian ini metode penulisan yang digunakan oleh peneliti adalah metode kepustakaan yang bersifat yuridis-normatif. Dilihat dari sifat penelitiannya, penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu bertujuan untuk menggambarkan secara tepat sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu.³⁷ Penulisan ini dilakukan melalui studi kepustakaan dimana bahan usul

³³ Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps. 1 angka (56).

³⁴ *Ibid.* Ps. 1 angka (58).

³⁵ Indonesia, *Peraturan Pemerintah*, PP No. 1 Tahun 1998, LN No. 1 Tahun 1997, TLN No. 3724, Ps. 1 angka (2).

³⁶ *Ibid.*, Ps. 1 angka (3)

³⁷ Sri Mamudji et al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal. 4.

penelitian ini diperoleh dengan mengumpulkan data-data dari buku-buku atau bahan bacaan yang memberikan gambaran umum mengenai persoalan yang akan dibahas. Pengumpulan data yang digunakan selain itu juga dari informasi yang ada di media massa baik cetak maupun elektronik. Namun agar bahan penelitian yang diperoleh menjadi relevan dan seimbang, maka akan dikombinasikan metode kepustakaan dengan metode lapangan yakni dengan turun langsung mewawancarai nara sumber yang bersangkutan. Diharapkan dengan metode ini, hasil penelitian dapat mengikuti perkembangan jaman.

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisis dan konstruksi yang dilakukan dengan metode tertentu, bersifat sistematis dan konsisten untuk mengungkap kebenaran. Data yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder dibedakan atas tiga bagian, yaitu:³⁸

1. Bahan hukum primer merupakan bahan yang diperoleh langsung dari masyarakat.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang tidak mempunyai kekuatan mengikat tapi bersifat membahas atau menjelaskan buku-buku, artikel dalam harian/majalah, laporan penelitian, makalah yang disajikan dalam pertemuan ilmiah, serta catatan kuliah.
3. Bahan hukum tersier merupakan penunjang dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang meliputi buku pegangan.

Di dalam penelitian ini, yang menjadi bahan hukum primer adalah peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kecelakaan kapal, yakni Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan konvensi internasional yang terkait. Bahan hukum primer pada penulisan skripsi ini tidak saya ambil langsung dari masyarakat karena sifat penelitian ini adalah studi kepustakaan sehingga saya mendapatkan bahan hukum primer ini dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan pelayaran. Bahan hukum sekunder didapatkan melalui buku-buku mengenai kegiatan pelayaran dan literatur-literatur yang berkaitan seperti artikel majalah, artikel di internet, catatan kuliah serta disertasi atau thesis yang pernah membahas

³⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta: Rajawali Press, 1985), Hal. 14.

mengenai kegiatan pelayaran khususnya yang membahas mengenai kecelakaan kapal dan selain itu didapatkan dari wawancara dengan pihak-pihak yang terkait. Bahan hukum sekunder ini dapat ditemukan di Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Perpustakaan Pusat Universitas Indonesia, Pusat Dokumentasi Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia, dan perpustakaan-perpustakaan lainnya.

Alat pengumpulan data dalam penelitian ini sebagian besarnya melalui studi dokumen. Apabila bahan-bahan dari studi dokumen dirasa kurang akan diperlengkap dengan wawancara kepada narasumber dan informan untuk menambah informasi atas penelitian ini.

Penelitian ini bersifat kualitatif karena melakukan pendekatan terhadap sikap tindak pelaku usaha (manusia) sebagai fenomena yang tercermin dalam norma yang tidak bergantung pada jumlah dari sikap tindak manusia tersebut.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi lima bab, yang terdiri dari bab 1 (satu) sampai dengan bab 5 (lima), dimana dalam tiap bab mengandung beberapa subbab dengan pokok-pokok pembahasan utama yang terkandung dalam bab. Secara garis besar, sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Bab 1 merupakan pendahuluan yang terdiri dari latar belakang permasalahan, pokok permasalahan, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika penulisan.
- b. Bab 2 merupakan pembahasan tentang tinjauan hukum mengenai kegiatan pelayaran dan kecelakaan kapal di Indonesia.
- c. Bab 3 merupakan pembahasan tentang tinjauan umum mengenai tanggung jawab dalam lingkup maritim.
- d. Bab 4 merupakan analisa mengenai tanggung jawab nakhoda dan perusahaan pengangkutan terkait dengan kecelakaan kapal (tubrukan kapal).
- e. Bab 5 merupakan kesimpulan dan saran penulis. Kesimpulan dari pembahasan yang ada pada bab-bab sebelumnya akan diuraikan dalam bab 5 ini.

BAB II

TINJAUAN UMUM MENGENAI KEGIATAN PELAYARAN DAN KECELAKAAN KAPAL

2.1 Definisi, Jenis dan Pengaturan Kegiatan Pelayaran di Indonesia

2.1.1 Definisi Kegiatan Pelayaran

Studi sejarah di Indonesia hingga sekarang ini lebih banyak mementingkan peristiwa yang terjadi di darat, padahal sesungguhnya lebih dari separuh wilayah Republik Indonesia terdiri dari laut. Kenyataan bahwa Indonesia merupakan negara dengan wilayah laut yang besar sebenarnya menunjukkan bahwa cukup banyak orang Indonesia menggantungkan diri secara langsung atau pun tidak langsung kepada laut dan tidak hanya menggantungkan diri kepada semua peristiwa yang terjadi di darat.³⁹ Saat ini, istilah Wawasan Nusantara telah diterima dan diakui sebagai pandangan resmi yang dianut oleh pemerintah dan bangsa Indonesia. Wawasan ini tidak lagi melihat negara Republik Indonesia sebagai suatu kesatuan berdasarkan prinsip pulau-demi-pulau (Ordonansi tentang Laut Teritorial dan Lingkar Maritim, *Territorial Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* 1939, *Staatsblad* 39 No. 442), melainkan suatu negara kepulauan (*archipelagic state*) yang mempunyai kebulatan teritorial termaksud laut dan selat yang berada di dalam garis perbatasan yang telah ditentukan. Azas ‘negara kepulauan’ resmi diumumkan lewat Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957 dan diperjuangkan pada tingkat internasional selama 25 tahun. Hal ini baru selesai dengan diputuskan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) pada 10 Desember 1982 yang diratifikasi RI tahun 1985 (UU. No. 17 Tahun 1985).

Ketergantungan manusia terhadap laut dan telah diakuinya Indonesia sebagai suatu negara kepulauan, tentu akan membuat Indonesia tidak lepas dari kegiatan pelayaran. Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 angka 1 menyebutkan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta

³⁹ Adrian B. Lopian, *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hal. 1.

perlindungan lingkungan maritim. Kegiatan pelayaran yang diselenggarakan dalam wujud pengangkutan barang dengan kapal-kapal laut mempunyai aspek-aspek baik nasional maupun internasional, sesuai dengan sifat kapal yang dapat berlayar ke satu tempat dan ke tempat lainnya, serta dari satu negara ke negara lainnya. Bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang sangat luas, pelayaran merupakan suatu hal yang sangat vital dan strategis bagi kehidupan perdagangan, ekonomi, sosial, penyelenggaraan pemerintahan serta pertahanan dan keamanan.

Dengan demikian hukum pelayaran yang pada hakikatnya bersendi pada hukum tentang pengangkutan, baik barang maupun orang, tidak lepas dari pengaruh konvensi-konvensi internasional yang mengatur mengenai hal tersebut. Sedangkan konvensi-konvensi internasional tersebut umumnya lahir karena dorongan-dorongan perkembangan teknologi dan sistem transportasi yang pada hakikatnya merupakan upaya untuk menyeragamkan ketentuan-ketentuan tertentu yang didasarkan pada upaya untuk mencapai efisiensi dalam pengangkutan. Konvensi-konvensi tersebut menyangkut pada aspek keselamatan kapal dan keselamatan pelayaran, serta aspek penyelenggaraan pengangkutan itu sendiri dan hal-hal yang terkait, seperti mengenai kepelabuhan, kecelakaan kapal, kerugian laut dan lain-lain.

2.1.2 Jenis-jenis Kegiatan Pelayaran

Kegiatan pelayaran di Indonesia telah ada sejak dahulu kala. Pada zaman dahulu, bentuk-bentuk kegiatan pelayaran hanya dibedakan sebagai pelayaran niaga dan non-niaga. Sedangkan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, kegiatan pelayaran hanya dibedakan menjadi pelayaran laut dan pelayaran darat.

Menurut Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1069, jenis-jenis pelayaran itu dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yaitu “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” yang dapat diperinci sebagai berikut:⁴⁰

1. Pelayaran Dalam Negeri

⁴⁰ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b) (Jakarta: Djambatan, 1993), hal. 15.

- a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia, yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran dibawah 500m³.
2. Pelayaran Luar Negeri
- a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000 mil laut dari pelabuhan terluar di Indonesia, tanpa memandang jurusan.
 - b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
3. Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus.

Di dalam Pasal 6 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran dibedakan berdasarkan jenis angkutan di perairan, yang terdiri atas:

- a. Angkutan laut;
- b. Angkutan sungai dan danau; dan
- c. Angkutan penyeberangan.

Sedangkan dalam Pasal 7, jenis angkutan laut dikembangkan lagi klasifikasinya menjadi sebagai berikut:

- a. Angkutan laut dalam negeri;
- b. Angkutan laut luar negeri;
- c. Angkutan laut khusus; dan
- d. Angkutan laut pelayaran-rakyat.

Bentuk-bentuk kegiatan pelayaran juga dapat dilihat dari pengusaha kapalnya. Pengusaha kapal yang menjalankan usaha sebagai *reder* dapat memilih bentuk-bentuk usaha pelayaran yang dikehendaki. Bentuk-bentuk usaha pelayaran tersebut dapat dibedakan sebagai berikut:⁴¹

1. Menurut luasnya wilayah operasi kapal

Berdasarkan luas wilayahnya operasi kapal, dikenal adanya bentuk-bentuk usaha pelayaran sebagai berikut:

- a. Pelayaran lokal, merupakan usaha pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokal tertentu, di dalam suatu provinsi atau dua provinsi berbatasan di Indonesia.
- b. Pelayaran pantai, merupakan pelayaran antarpulau atau pelayaran nusantara. Wilayah operasi perusahaan pelayaran meliputi seluruh perairan di Indonesia tetapi tidak sampai menyeberang ke perairan internasional atau ke perairan negara lain. Dalam hubungan dengan pelayaran nusantara ini, dapatlah dikemukakan tentang adanya Pelayaran Rakyat. Pelayaran rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal atau perahu rakyat, yang terdiri dari perahu-perahu layar, pinisi, dan lain-lain. Pelayaran ini operasinya tidak menentu, dalam arti tidak ada pembatasan wilayah lokal atau pantai lokal, melainkan boleh beroperasi dimana saja di seluruh Indonesia.
- c. Pelayaran samudera, merupakan pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya. Berhubungan dengan sifat operasi pelayaran samudera ini, banyak negara yang tidak sama ketentuan-ketentuan hukumnya sehingga pengusaha pelayara samudera harus memperhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku.

2. Menurut sifat usaha pelayaran

Menurut sifat usaha pelayaran dikenal dua bentuk usaha pelayaran, yaitu sebagai berikut:

⁴¹ Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, (Jakarta: Bharata Karya Aksara, 1979), hal. 32-36.

- a. Pelayaran tetap (*Linier Service*), merupakan pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, dalam hal keberangkatan, kedatangan, trayek (daerah operasi), tarif uang, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan. Tegasnya sebuah perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha *Linier Service* haruslah memenuhi syarat-syarat mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tertentu dan teratur, daftar tarif angkutan tetap yang berlaku umum, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan tetap yang berlaku umum.
- b. Pelayaran *tramp*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran *tramp* tidak mempunyai trayek tertentu. Jadi, kapal itu berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja.

2.1.3 Pengaturan Kegiatan Pelayaran di Indonesia

2.1.3.1 Peraturan-peraturan Nasional tentang Kegiatan Pelayaran

Sebelum memasuki materi mengenai tanggung jawab nakhoda dan perusahaan pengangkut terhadap suatu peristiwa kecelakaan kapal, maka perlu diketahui terlebih dahulu tentang berbagai peraturan yang berkaitan dengan pelaksanaan pelayaran, agar segala sesuatu dapat berjalan dengan baik, tertib dan aman. Yuridiksi suatu negara berdaulat atas wilayahnya mencakup pula kekuasaan negara tersebut untuk melakukan pengaturan terhadap transportasi laut tidak saja mengenai penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri, tetapi juga mengenai penyelenggaraan angkutan laut dari dan ke luar negeri.⁴² Peraturan-peraturan yang terkait dalam kegiatan pelayaran, khususnya mengenai kecelakaan kapal diatur di dalam beberapa ketentuan, yakni:

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang

⁴² M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia buku 1*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 39.

Sebagai sumber utama yang menjadi dasar hukum kegiatan pelayaran adalah Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II tentang “Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban yang Terbit Dari Pelayaran.” Dengan melihat isi buku II KUHD, jelaslah bahwa ketentuan-ketentuannya adalah ketentuan mengenai laut yang bersifat keperdataan.

Sejarah perundang-undangan pelayaran laut dan perairan darat, sebagai yang diatur dalam Buku Kedua KUHD, dimulai sebelum berlakunya S. 1933–47 jis 38–1 dan 2, yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938. Sebelum berlakunya S. 1933–47 jis 38–1 dan 2 tersebut, perkembangan perundang-undangan pelayaran laut pada dasarnya mengikuti jalannya sejarah perundang-undangan tentang pelayaran laut dan perairan darat di negeri Belanda, sebab menurut Pasal 131 I. S. perundang-undangan hukum dagang itu selalu konkordans dengan perundang-undangan di Negeri Belanda. Sejarah perundang-undangan tersebut untuk di Indonesia berhenti pada saat diundangkannya S. 1847–23, tanggal 30 April 1847, yang mulai berlaku pada 1 Mei 1848. *Staatblad* tersebut mengundang W.v.K. yang berlaku di Indonesia, yaitu: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).⁴³

Ketentuan-ketentuan dalam Buku II KUHD ini bersifat saling melengkapi, kecuali bila ditetapkan sebaliknya atau timbul dari sifat atau maksud dari ketentuan-ketentuan yang bersangkutan. Pada zaman penjajahan Belanda, W.v.K. Hindia Belanda itu sesuai dengan W.v.K. Belanda. Tetapi sejak proklamasi negara Republik Indonesia tanggal 17 Agustus 1945, W.v.K. Indonesia (KUHD) tetap keadaannya sebagai keadaan pada tanggal 17 Agustus 1945, kecuali Pasal 54 KUHD yang telah dirubah dengan UU No. 4 Tahun 1971 (L.N. 1971–20), sedangkan W.v.K. negara Belanda sejak waktu itu sudah banyak sekali mengalami perubahan dan penambahan, sehingga keadaannya sekarang sudah lebih maju daripada KUHD Indonesia.⁴⁴

⁴³ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b) (Jakarta: Djambatan, 1993), hal. 5.

⁴⁴ *Ibid.*, hal. 10.

2. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Landasan konstitusional bagi pengaturan hukum lingkungan laut, termasuk pelayaran di Indonesia terdapat dalam Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 yang berbunyi:

“Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasa oleh negara dan digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”

Kaidah dasar ini menjadi dasar dari kebijakan nasional bagi pembentukan Undang-undang Pelayaran Indonesia, walaupun jauh sebelum negara Indonesia merdeka sudah mempunyai Undang-undang Pelayaran 1936 (*Indische Scheepvaartwet*) yang mencerminkan suatu kebijaksanaan dari pemerintah Belanda mengenai masalah-masalah pelayaran dan kepelabuhan di Indonesia.⁴⁵

Undang-undang tentang Pelayaran (Undang-undang No. 17 Tahun 2008) yang telah disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR-RI) dan yang disahkan oleh Presiden Republik Indonesia (Presiden RI) pada tanggal 7 Mei 2008 dan diundangkan pada tanggal yang sama, mencabut dan menyatakan tidak berlaku lagi Undang-undang Pelayaran No. 21 Tahun 1992. Sebelumnya, Undang-undang No. 17 Tahun 2008 ini sempat mengalami pertentangan oleh ribuan karyawan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) dan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) karena dianggap bahwa dengan diundangkannya Undang-undang No. 17 Tahun 2008 akan menyebabkan hapusnya peran dan kewenangan mereka sebagai regulator di pelabuhan. Nantinya peran dan wewenang sebagai regulator di pelabuhan akan diambil oleh pemerintah melalui Otoritas Pelabuhan.

Di dalam undang-undang pelayaran yang baru ini, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan

⁴⁵ M. Husseyen Umar, S.H. dan Chandra Motik Yusuf Djemat, S.H., *Peraturan Angkutan Laut dalam Deregulasi*, (Jakarta: Dian Rakyat, 1992), hal. 1,

di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa undang-undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan undang-undang pelayaran sebelumnya. Hal paling dapat terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam undang-undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 355 pasal, sedangkan undang-undang pelayaran sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.⁴⁶

Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 ini terdapat sebanyak 12 asas yang dicantumkan dalam Pasal 2, yaitu:

- a. Asas manfaat;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Asas persaingan sehat;
- d. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. Asas kepentingan umum;
- g. Asas keterpaduan;
- h. Asas tegaknya hukum;
- i. Asas kemandirian;
- j. Asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. Asas kedaulatan negara; dan
- l. Asas kebangsaan.

Asas-asas yang dikemukakan tersebut sebenarnya merupakan asas-asas umum yang berlaku pada sektor-sektor lain dalam tata kehidupan ekonomi dan sosial.

Demikian juga dengan tujuan dari penyelenggaraan pelayaran yang dirumuskan secara luas, yakni:⁴⁷

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi

⁴⁶ M. Husseyen Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14: Beberapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*, (Jakarta: Ind-Hilco, 2008), hal. 220.

⁴⁷ *Ibid.*, hal. 221.

- angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. membina jiwa kebaharian;
 - c. menciptakan daya saling dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
 - d. menciptakan daya saling dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
 - e. menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional,
 - f. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
 - g. meningkatkan ketahanan nasional.

Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 ini terdapat beberapa ketentuan yang jauh lebih jelas dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya, seperti ruang lingkup berlakunya undang-undang yang dirumuskan secara tegas, yaitu berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia, juga berlaku bagi kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia dan untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (Pasal 4).⁴⁸

Di bidang angkutan perairan yang menonjol adalah pengaturan mengenai penyelenggaraan pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri, pelayaran khusus dan pelayaran rakyat. Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu baik intra maupun antar moda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.

Di bidang keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, ketentuan-ketentuan mengenai hal tersebut sudah tercantum dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tersebut yang diuraikan secara komprehensif namun masih diperlukan berbagai peraturan-peraturan pelaksana. Salah satu contoh hal yang berbeda dari Undang-undang Pelayaran sebelumnya dengan Undang-undang Pelayaran saat ini adalah adanya pengaturan yang

⁴⁸ *Ibid*, hal. 222.

lebih luas dan lebih rinci kepada fungsi, tugas dan kewenangan syahbandar. Menurut Pasal 207 Undang-undang Pelayaran No. 17/2008, syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhan dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Selain itu, syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Diharapkan dengan adanya fungsi tersebut, syahbandar dapat semakin meningkatkan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga tingkat kecelakaan kapal dapat menurun.⁴⁹

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 bila dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya tentulah sarat dengan berbagai pengaturan yang lingkupnya sangat luas. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tersebut hanya tinggal membutuhkan pengaturan yang lebih jelas, yakni melalui peraturan pemerintah ataupun peraturan menteri.

3. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal

Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang pemeriksaan kapal ditetapkan dan diundangkan pada tanggal 7 Januari 1998. Yang dimaksud dengan pemeriksaan kapal adalah kegiatan penyelidikan atau pengusutan suatu peristiwa kecelakaan kapal yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab kecelakaan kapal. Yang menjadi objek pemeriksaan adalah kecelakaan kapal yang meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda dan kapal kandas. Pemeriksaan kecelakaan kapal ini meliputi pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan. Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal merupakan pemeriksaan pertama yang dilakukan berdasarkan laporan kecelakaan kapal dan dilakukan oleh syah

⁴⁹ *Ibid*, hal. 227-228.

bandar atau oleh pejabat pemerintah, sedangkan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran.⁵⁰

Saat ini, Undang-undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 masih menggunakan Peraturan Pemerintah yang sama dengan Undang-undang Pelayaran No. 21 Tahun 1992. Saat ini peraturan pemerintah yang baru sedang dalam tahap pembuatan dan direncanakan akan disahkan pada pertengahan tahun 2010.

4. Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Peraturan menteri ini merupakan tata cara yang lebih mendetail dari apa yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Di dalam peraturan menteri ini diatur mengenai tata cara untuk penanganan kecelakaan kapal di mulai dari tahap pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal sampai dengan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yang akan dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran.

5. Ketentuan Adpel No. OK. 112/1/IX/AD.BJM.2008 tanggal 31 Januari 2008

Setiap pelabuhan memiliki ketentuan Administrator Pelabuhannya masing-masing. Dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 44 tahun 1985 tentang Pelaksana Tugas Pelayanan di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama, administrator pelabuhan (adpel) merupakan penanggung jawab dan pimpinan umum atas kelancaran pelaksanaan tugas di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama. Dalam tugasnya, adpel harus melakukan pengawasan terhadap segala sesuatu yang terjadi di pelabuhan dan adpel harus memberikan surat ijin berlayar (SIB) kepada kapal-kapal yang akan melakukan pelayaran. Dalam kasus yang akan dianalisa, tempat kejadian perkara adalah di Pelabuhan Trisakti, Banjarmasin, Kalimantan

⁵⁰ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 102-103.

Selatan, sehingga ketentuan yang digunakan adalah Ketentuan Adpel No. OK. 112/1/IX/AD.BHM.2008.

2.1.3.2 Peraturan-Peraturan Internasional tentang Kegiatan Pelayaran

Hukum pelayaran, yang di dunia internasional lebih umum disebut dengan *maritime* atau *shipping law*, banyak dipengaruhi oleh hukum anglo-saxon, dan/atau setidaknya dapat dikatakan bahwa konvensi-konvensi internasional di bidang pelayaran sehingga dalam kegiatan pelayaran di Indonesia pasti mengadopsi konvensi-konvensi internasional yang ada. Konvensi-konvensi yang mengatur mengenai kegiatan pelayaran, antara lain:⁵¹

- a. Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) Tahun 1974;
- b. Standart Training Certification and Watch Keeping (STCW) Tahun 1978;
- c. Marine Pollution (MARPOL) Tahun 1978;
- d. Collision Regulation (COLREG) Tahun 1972;
- e. International Safety Management Code (ISM Code);
- f. International Security Port System Code (ISPS);
- g. International Convention On Civil Liability for Oil Pollution (CLC) Tahun 1969;
- h. International Convention on The Established of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage Tahun 1971;
- i. International Convention on Safety Containers Tahun 1972;
- j. Torremolinos International Convention for The Safety of Fishing Vessles Tahun 1977.

2.2 Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Kapal

2.2.1 Definisi Kecelakaan Kapal

Dalam pelayaran, potensi untuk terjadinya bencana atau musibah yang menimpa sebuah kapal sangat besar sehingga dapat menimbulkan kecelakaan pada kapal. Keadaan ini dapat terjadi karena *human error* ataupun kejadian

⁵¹ Mahkamah Pelayaran, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, (Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2009), hal. 2.

alamiah seperti kapal karam, kapal kandas, tubrukan kapal, dan lain-lain.⁵² Apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan penumpang dan barang membutuhkan pertolongan dan penyelamatan, maka selanjutnya akan menimbulkan kerugian bagi para pihak.

Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang tak terduga, yang datangnya tiba-tiba dan mengancam keselamatan harta maupun keselamatan orang. Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kecelakaan kapal diatur dalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249. Dalam Pasal 245, yang dimaksud dengan kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;
- c. Kapal tubrukan; dan
- d. Kapal kandas.

Di dalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan pengertian yang sama tentang kecelakaan kapal. Sebagaimana yang telah ditentukan dalam Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal bahwa kecelakaan meliputi:

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;
- c. Kapal tubrukan;
- d. Kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda;
- e. Kapal kandas.

Dalam Ordonasi Kapal-kapal 1935 (*Scheepen Ordonnantie*) *Staatblad* Tahun 1935 No. 66 memberi pengertian bahwa kecelakaan kapal sebagai bencana kapal yaitu suatu bencana yang menimpa kapal sehingga kapal itu hilang atau ada kemungkinan dapat hilang.⁵³

⁵² Hukum Maritim, *Kecelakaan Kapal*, oleh Chandra Motik Yusuf, S.H., M.Sc., Ph.D., disampaikan pada Kuliah Hukum Maritim Semester Genap 2008/2009.

⁵³ *Ibid.*, hal. 21.

Dalam KUHD, kecelakaan kapal lebih dikenal dengan istilah kerugian laut. Yang dimaksud dengan kerugian laut adalah ialah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*).⁵⁴

Kelompok pertama tentang kerugian laut tersebut ialah mengenai tubrukan kapal, yang dalam KUHD diatur dalam Pasal 534 sampai 544a. Menurut Pasal 3, S.1933–49, ketentuan-ketentuan mengenai tubrukan kapal tersebut berlaku bagi orang-orang Indonesia asli. Pengertian mengenai tubrukan kapal dinyatakan dalam Pasal 534 ayat (2) yang berbunyi: “Yang dinamakan tubrukan kapal adalah *tabrakan* atau *penyentuhan* antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya.”

Pada Pasal 534 ayat (1) menetapkan bahwa yang dimaksud dengan “kapal” di sini adalah “kapal laut”, tetapi karena Pasal 752 memberlakukan Bab VI ini juga bagi “kapal perairan darat”, maka Pasal 534 ayat (2) juga berlaku bagi kapal perairan darat (kapal sungai). Pengertian lain mengenai tubrukan kapal juga terdapat dalam Pasal 544 dan 544a, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:⁵⁵

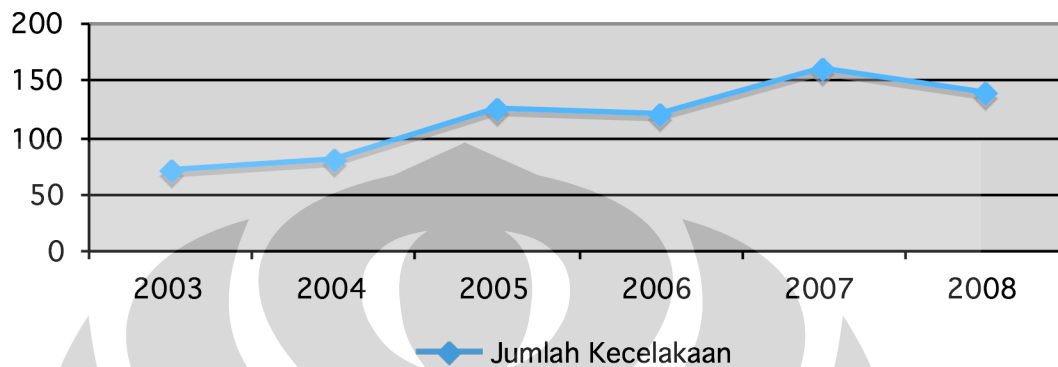
- a. Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang-undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544). Di sini tidak terjadi tabrakan atau singgungan antara kapal yang satu dengan lainnya, meskipun begitu peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal”.
- b. Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (Pasal 544a).

⁵⁴ *Ibid.*, hal. 275.

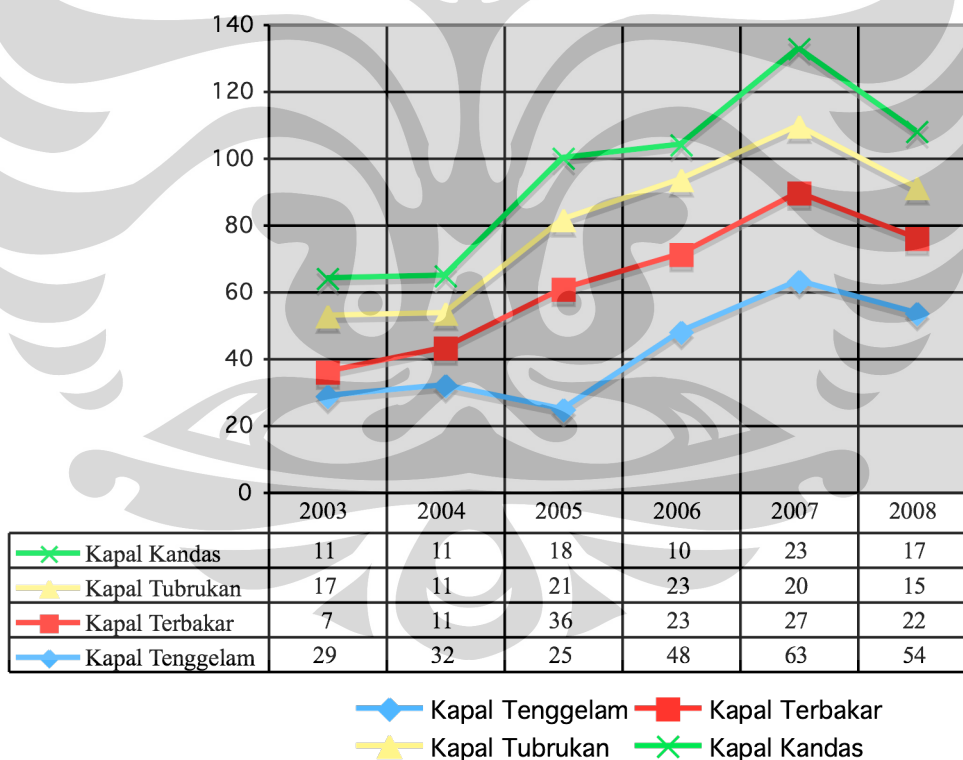
⁵⁵ *Ibid.*, hal 276.

2.2.2 Trend Kecelakaan Kapal di Indonesia

Berdasarkan data kecelakaan transportasi laut yang dipantau oleh Komisi Nasional Keselamatan Transportasi selama tahun 2003-2008, maka grafik dan presentase atas trend kecelakaan yang terjadi di Indonesia adalah sebagai berikut:



Grafik 2.1 Kecelakaan Kapal 2003-2008⁵⁶



Grafik 2.2 Kecelakaan Laut Berdasarkan Faktor Penyebab (2003-2008)⁵⁷

⁵⁶ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Akhir Trend Kecelakaan Transportasi Laut*, (Jakarta: Departemen Perhubungan, 2008), hal. 78.

⁵⁷ *Ibid.*, hal. 79.

Dari data tersebut, maka dapat dilihat bahwa kecelakaan yang terjadi di perairan Indonesia mengalami kenaikan setiap tahunnya. Bahkan dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2008, kecelakaan semakin mengalami kenaikan yang signifikan. Penurunan angka kecelakaan hanya terjadi pada tahun 2005 ke 2006 dan 2007 ke 2008. Namun angka tersebut tetap berada di atas angka kecelakaan pada tahun 2003.

Hal ini sungguh mengkhawatirkan mengingat bahwa transportasi laut masih menjadi transportasi yang populer untuk digunakan oleh masyarakat. Transportasi laut selain sebagai sarana transportasi untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya, juga masih menjadi alat mata pencaharian karena Indonesia merupakan negara kepulauan sehingga permasalahan kecelakaan kapal menjadi hal penting yang harus diperhatikan.

2.2.3 Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal

Kecelakaan-kecelakaan pada kapal tentu saja banyak menyebabkan kerugian harta dan juga jiwa. Jika dilihat dari penyebabnya, maka kecelakaan-kecelakaan tersebut kebanyakan disebabkan oleh:⁵⁸

- a. Faktor pengangkut yang sering ingin mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya, melebihi batas maksimum yang diperkenankan tanpa memperhitungkan keselamatan penumpang dalam perjalanan tersebut. Kemungkinan pengangkut mengangkut penumpang melebihi batas maksimum muatan disebabkan oleh:
 - i. Penumpang yang mendesak untuk diangkutnya karena ingin tiba secepatnya ke tempat tujuan;
 - ii. Pengangkut yang ingin mendapatkan keuntungan yang lebih besar.
- b. Faktor penumpang, yang biasanya tidak mau mengerti dan tidak mau belajar dari pengalaman dirinya sendiri ataupun pengalaman orang lain bahwa muatan yang melebihi batas maksimum angkutan yang diperkenankan dapat menyebabkan kecelakaan. Sering pula penumpang

⁵⁸ Sylvia Fransiska Tan, *Pertanggungjawaban Penumpang pada Kecelakaan Kapal di Perairan Pedalaman Kalimantan Barat*, (Depok: Universitas Indonesia, 1988), hal. 47-49.

sendiri tidak berusaha untuk sedapat mungkin menghindari atau mencegah terjadinya suatu kecelakaan, misalnya: Penumpang duduk di tepian dek kapal sementara kapal sedang dalam kondisi berjalan. Hal tersebut tentu saja sangat berbahaya bagi dirinya.

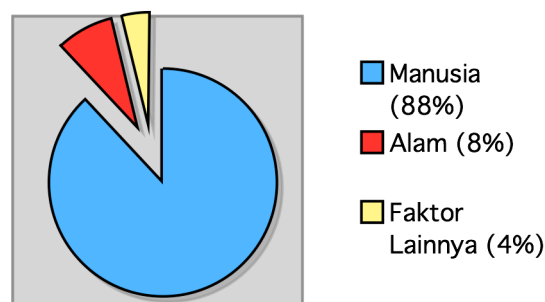
- c. Faktor alat angkutannya yang saat ini sudah tidak dapat dibantah lagi bahwa alat-alat angkutan yang saat ini beroperasi banyak yang tidak memenuhi syarat untuk melakukan pelayaran. Alat-alat angkut tersebut memang sebenarnya sudah disadari tidak layak untuk dipergunakan lagi. Namun karena kekurangan alat angkut memaksa mereka untuk tetap mengoperasikan alat-alat angkut tersebut.
- d. Faktor medan tempat kapal-kapal tersebut melakukan kegiatan pelayaran. Indonesia memiliki cuaca yang gampang berubah-ubah setiap waktunya dan hal tersebut sangat berpengaruh pada tingginya ombak. Dengan keadaan tersebut dapat juga menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan kapal.
- e. Faktor lemahnya pengawasan oleh para pihak yang diberikan tugas untuk melakukan hal tersebut. Misalnya, syahbandar ataupun administrator pelabuhan setempat.

Dalam Buku Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran disebutkan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut adalah:

- a. Faktor manusia
 1. Kekurangmampuan Nakhoda, Mualim, Misinis, *Crew* dalam bernavigasi muatan dan sebagainya;
 2. Kelalaian dalam melaksanakan tugas (penutupan pintu kedap, pelansingan dan sebagainya);
 3. Kekurang cermatan petugas dalam melakukan pemeriksaan kelaikan;
 4. Kekurangan tenaga petugas dalam pemeriksaan kelaiklautan kapal.
- b. Faktor alam

1. Ketersediaan berita cuaca berkaitan dengan cuaca, ombak, arus, angin dan sebagainya;
 2. Keakuratan berita cuaca sesuai dengan daerah yang akan dilewati;
 3. Penyebaran dan ketaatan terhadap berita cuaca untuk navigator.
- c. Faktor prasarana di luar kapal (SBNP)
1. Keberadaan SBNP sangat menentukan keselamatan kapal dalam bernavigasi;
 2. Kecukupan dan kehandalan SBNP yang kurang memadai sesuai dengan ketentuan internasional.
- d. Faktor alat angkut
1. Untuk dapat beroperasi, alat angkut dengan jenis dan ukuran tertentu sesuai dengan daerah pelayarannya;
 2. Tidak dipatuhinya persyaratan perawatan alat-alat keamanan dan keselamatan kapal.
- e. Faktor lainnya, yakni ketaatan dan kedisiplinan penumpang pada saat akan naik kapal yang cenderung memaksakan kehendak dan kedisiplinan penumpang pada saat berada di atas kapal.

Faktor manusia atau *human error* merupakan faktor yang saat ini sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan kapal. *Human error* merupakan tindakan yang muncul akibat penyelewengan proses mental seseorang seperti kealpaan terhadap sesuatu, kurang perhatian, minimnya motivasi, pengabaian terhadap perintah atau tugas atau tanggung jawab, keteledoran maupun kesembronongan. Jenis-jenis *human error* antara lain *systematic error*, *semi-systematic error*, *random error*, dan *fault* (kecerobohan). Kecerobohan mendominasi hampir 80% dari penyebab kecelakaan yang dipicu oleh berbagai faktor pendukung lainnya.



Dalam suatu kecelakaan kapal tentu saja juga akan sangat berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal hingga faktor eksternal.⁵⁹ Faktor-faktor tersebut antara lain:

1. Faktor keselamatan;

Keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termaksud radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.

2. Faktor kelaiklautan;

Kelaiklautan yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi keselamatan kapal dan faktor-faktor pengawakan, pemuatan, pencegahan pencemaran laut dari kapal, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta status hukum kapal.

3. Faktor keselamatan berlayar;

Keselamatan berlayar yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi kelaiklautan kapal dan faktor-faktor di luar kapal yang bersifat pencegahan musibah/kecelakaan yaitu faktor kenavigasian (perambuan/sarana bantu navigasi pelayaran, dalam telekomunikasi pelayaran/stasiun radio pantai dan fasilitas penunjangnya serta informasi cuaca dan meteorologi), alur pelayaran dan tata cara berlalu lintas kapal, pemanduan dan penundaan kapal serta salvage dan pekerjaan di bawah air.

4. Faktor keselamatan pelayaran.

Keselamatan pelayaran yaitu suatu kondisi yang dapat diwujudkan apabila kondisi keselamatan berlayar telah dapat dipenuhi dan dilengkapi dengan tersedianya kemampuan untuk menanggulangi

⁵⁹ Capt. Tjahjo Willis Gerilyanto, *Slide Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, (Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2010.), hal. 5.

musibah/kecelakaan termaksud bantuan pencarian, pertolongan serta penanggulangan pencemaran lingkungan laut.

Selain itu, kecelakaan kapal kerap kali terjadi akibat kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh pemilik kapal dan Nakhoda kapal. Hal tersebut khususnya terjadi pada pelayaran rakyat, nelayan ataupun orang-orang yang menggunakan kapal sebagai alat transportasi jarak pendek lainnya. Umumnya mereka tidak memiliki pengetahuan yang memadai untuk menjalankan kapal di daerah pelayaran-pelayaran yang ramai. Pada keadaan seperti itu, kecelakaan kapal terkadang tidak dapat terelakkan karena disatu pihak sudah menjalankan kapal sesuai prosedur tetapi dipihak lainnya, karena kurangnya pengetahuan, menjalankan kapal sesuai keinginan yang mereka mau tanpa memperhatikan aturan yang ada.

Permasalahan aturan kelaikan kapal juga menjadi salah satu faktor yang penting di dalam kegiatan pelayaran. Indonesia merupakan negara dengan wilayah laut yang memiliki keunikan tersendiri sehingga pada sektor perhubungan laut, permasalahan kelaikan kapal menjadi hal yang penting. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.⁶⁰

Kelaikan kapal atau *seaworthy* adalah “*The sufficiency of a vessel in materials, construction, equipment, crew, and outfit for the trade or service in which it is employed.*”⁶¹ Hal ini berarti bahwa kelaiklautan suatu kapal adalah keadaan dimana suatu kapal dalam hal materinya, konstruksi, perlengkapan dan awaknya, sesuai dengan fungsi dari kapal tersebut. Menurut pasal 1 ayat (33) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah:

“...keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”

⁶⁰ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Analisa Trend Kecelakaan Laut 2003-2008*, (Jakarta: Departemen Perhubungan Laut, 2008), hal. 29.

⁶¹ Rene de Kerchove, *International Maritime Dictionary*, (New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1961), hal. 699.

Dalam *The Marine Encyclopaedic Dictionary Eric Sullivan F.I.C.S 2nd Edition* disebutkan bahwa definisi kelaik-lautan adalah:

“Seaworthy is the fitness of a ship to encounter the hazards of the sea with reasonable safety. In addition having a sound hull the ship must be fully and completely crewed and sufficiently fuelled and provisioned for the contemplate voyage. All her equipment must be in proper working order and, if she carries cargo, she must be cargoworthy. The right to claim under a hull policy may be prejudiced if the ship puts in an unseaworthy condition.”

Apabila diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia, kurang lebihnya sebagai berikut:⁶²

“Kapal akan dinyatakan laik laut apabila mempunyai kemampuan untuk menanggulangi/mengatasi semua bahaya yang kemungkinan dialami sewaktu berlayar dengan tingkat keamanan yang memadai. Kapal tidak cukup hanya memiliki badan yang kuat namun juga harus dijalankan oleh Nakhoda dan awak kapal yang kompeten dan jumlahnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Selain itu juga harus dibekali dengan bahan bakar, makanan, serta keperluan yang lain, cukup untuk mencapai pelabuhan tujuan. Semua perlengkapannya (termaksud mesin-mesin dan peralatan lainnya untuk penyelamatan di laut serta penanggulangan kebakaran dll.) harus dalam kondisi berfungsi/bekerja dengan baik dan apabila kapal membawa muatan dia harus laik-muat yang dibawa harus sesuai dengan fungsi dari kapal itu sendiri, tidak melebihi garis batas muat dan memiliki keseimbangan yang baik. Hak untuk meminta ganti rugi dari asuransi seperti dijamin di dalam polis hull menjadi gugur jika kapal terbukti telah berlayar dalam keadaan tidak laik laut.”

Jadi suatu kapal dapat dinyatakan laik apabila kapal tersebut telah memenuhi syarat-syarat yang sudah ada dalam aturan tentang kelaikan kapal. Untuk memperoleh cap laik tersebut, suatu kapal harus telah memenuhi semua standar yang ada dalam bidang keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran lingkungan. Masalah kelaikan kapal dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS'82)* terdapat dalam Pasal 94 ayat (3) yang berbunyi:

“Every State shall take such measures for ship flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

⁶² Mahkamah Pelayaran, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, (Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2009), hal. 8.

- a. *The construction, equipment, and seaworthiness of ships;*
- b. *The manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;*
- c. *The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.*⁶³

2.2.4 Para Pihak Dalam Peristiwa Kecelakaan Kapal

Sebelum dapat ditentukan mengenai pertanggungjawaban apabila terjadi suatu kecelakaan kapal, maka terlebih dahulu ditentukan pihak-pihak yang terkait dan berhubungan bila terjadi kecelakaan kapal.

1. Nakhoda

Pekerjaan di laut merupakan kehidupan keras, berat dan penuh risiko. Hal ini sangat berbeda dengan pekerjaan di darat. Peristiwa-peristiwa di laut sebagai besar tidak terjangkau oleh lembaga atau pranata hukum biasa. Tugas utama untuk menjaga keselamatan kapal, muatan, awak kapal (ABK), dan orang di atas kapal memerlukan kesadaran akan kewajiban dan disiplin yang tinggi dari semua yang bekerja dan berada di kapal. Tanpa adanya disiplin yang tinggi dapat mengakibatkan timbulnya musibah yang fatal bagi kapal dan seisinya. Karena itu diperlukan adanya peraturan disiplin yang lebih keras daripada yang berlaku di darat dan disinilah merupakan salah satu fungsi, tugas dan wewenang nakhoda untuk menjaga dan melakukan tindakan atau hukuman disiplin kepada anak buah kapal. Karena itulah fungsi yang utama dari nakhoda adalah sebagai pimpinan penegak hukum serta menegakkan disiplin di atas kapal.⁶⁴

Dengan demikian, nakhoda mempunyai posisi yang khusus dalam dunia pelayaran sebagaimana ternyata dari tanggung jawab yang diembannya. *Pertama*, nakhoda bertanggung jawab selama pelayaran terhadap keamanan kapal, penumpang dan awak kapal, serta barang/muatannya. Hal ini tampak jelas dalam tanggung jawabnya dalam melayarkan kapalnya dengan kewajiban agar aman dan selamat sepanjang pelayaran. *Kedua*, nakhoda adalah wakil/kuasa dari operator kapal dan pemilik barang. Karena itu nakhoda dapat

⁶³ *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982, article 94.*

⁶⁴ Departemen Kehakiman RI, *Naskah Akademik Peraturan Perundang-undangan tentang Pelayaran*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 1994), hal. 12-13.

bertindak sebagai kuasa yang mewakili operator kapal/pemilik kapal atau pemilik barang. *Ketiga*, nakhoda melaksanakan beberapa fungsi resmi untuk dan atas nama negara bendera, seperti mengambil tindakan-tindakan hukum dan disiplin terhadap tidak ditaatinya perintah-perintah nakhoda atau tindak pidana yang terjadi di atas kapal. Dia mempunyai kewajiban untuk mencatat dan memeriksa peristiwa kecelakaan dan kematian di kapal. Di samping itu, ia juga mempunyai wewenang khusus seperti membuat catatan setiap kelahiran dan menyaksikan serta mencatat surat-surat.⁶⁵ Berdasarkan hal-hal di atas, maka dapat dilihat bahwa nakhoda haruslah memiliki beberapa kualifikasi tertentu yang harus dipenuhi, yaitu syarat-syarat pendidikan dan sertifikat kewenang sebagai nakhoda.

Dewasa ini, posisi nakhoda telah berubah seiring dengan dampak dari kemajuan teknologi dan komunikasi. Dengan dimungkinkannya hubungan langsung antara nakhoda dengan operator/pemilik/pengusaha kapal dan pemilik/pihak yang berkepentingan dengan barang, maka peranan nakhoda secara relatif berubah dari sebagai pengambil keputusan ke arah sebagai administrator. Sebagian besar dari waktu nakhoda dewasa ini lebih dicurahkan kepada masalah penyelesaian dokumen-dokumena atau yang bersifat administratif yang berkaitan dengan pengangkutan. Dengan perkembangan ini kewajiban nakhoda tampaknya bertambah. Namun demikian, nakhoda tetap menjadi penanggung jawab utama di bidang navigasi, keselamatan dan pengawakan kapal.

Di Indonesia, kedudukan nakhoda diatur dalam dua perangkat peraturan perundang-undangan. *Pertama*, Pasal 341 sampai 394 KUHD, yaitu mengenai kewajiban-kewajiban sebagai wakil dari pejabat-pejabat resmi yang mempunyai kewenangan tertentu dan kewenangan nakhoda di bidang disiplin dan hukum terhadap anak buah kapal dan orang lain yang berada di kapal. Sebelum 1 April 1938, kedudukan nakhoda adalah sekutu dari pengusaha kapal yang mana seluruh administrasi perjalanan dan muatan diserahkan sepenuhnya kepada nakhoda. Tetapi mulai 1 April 1938, kedudukan nakhoda beralih menjadi buruh utama pengusaha kapal. Meskipun begitu, nakhoda

⁶⁵ *Ibid*, hal. 13.

adalah pemimpin kapal yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan, dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD).

Sebagai pemimpin kapal, nakhoda harus mempertanggungjawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut.⁶⁶ Kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, dimana dia adalah satu-satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, dapat terlihat dari ketentuan-ketentuan dalam beberapa pasal sebagai berikut:⁶⁷

- a. Menurut Pasal 393 KUHD dimana nakhoda berwenang menjalankan kekuasaan atas semua pelayar. Itulah sebabnya nakhoda tidak dimasukkan dalam golongan pelayar (Pasal 341 ayat (5) KUHD). Semua perintah nakhoda untuk kepentingan keamanan dan ketertiban harus ditaati oleh pelayar.
- b. Guna menjamin kemampuan berlayar dari kapal laut yang bersangkutan, menjamin keamanan kapal dan pelayar serta muatan kapalnya, maka nakhoda berkewajiban dengan seksama mengindahkan kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada (Pasal 343 ayat (1) KUHD). Dengan adanya kewajiban tersebut, nakhoda tidak diperkenankan untuk memulai pelayaran bila kapal yang dipimpinnya belum dilengkapi secara baik dan diberi cukup awak untuk menjalankan kapal tersebut (Pasal 343 ayat (2) KUHD).
- c. Kewajiban nakhoda untuk menggunakan pandu laut, dimana saja hal itu diharuskan oleh kebiasaan, kebijaksanaan dan peraturan-peraturan yang berlaku (Pasal 344 KUHD).
- d. Nakhoda harus mengawasi semua penumpang termaksud kedudukan yang sah sebagai penumpang.

⁶⁶ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b) (Jakarta: Djambatan, 1993), hal. 120

⁶⁷ *Ibid*, hal. 121.

- e. Nakhoda berkewajiban juga mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya karena tidak boleh ada barang di kapal tanpa izinnya.
- f. Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, dimana dia perlu mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan.
- g. Dalam keadaan memaksa dan mendesak, nakhoda berwenang menjual seluruh atau sebagian muatan atau membayar pengeluaran untuk keperluan muatan itu ataupun meminjam uang dengan cara menggadaikan barang-barang muatan tersebut (Pasal 371 ayat (3) KUHD).
- h. Selama dalam perjalanan, nakhoda tidak diperkenankan meninggalkan kapal, apalagi bila kapal dalam keadaan bahaya, kecuali bila meninggalkan kapal itu mutlak bagi nakhoda untuk keselamatan dirinya (Pasal 468 KUHD).

Kedua, kedudukan nakhoda diatur dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang diintroduksikan istilah *Pemimpin Kapal* untuk kapal-kapal ukuran dan jenis tertentu. Nakhoda didefinisikan sebagai “salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.” Bila dilihat dari definisi tersebut, maka dapat dikemukakan bahwa pada prinsipnya sebagian besar pasal-pasal dalam KUHD mengenai Bab III tersebut masih dapat dipertahankan (masih relevan).

Selain nakhoda, orang yang harus turut bertanggung jawab atas suatu peristiwa kecelakaan kapal akibat kelalaiannya adalah Perwira Kapal. Perwira kapal merupakan para mualim, masinis dan perwira radio kapal.⁶⁸ Di dalam KUHD, awak kapal uraikan sebagai mereka yang namanya tercantum dalam Sijil (daftar) Awak Kapal dan pelayar diartikan sebagai semua orang yang ada di dalam kapal, kecuali nakhoda. Di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa awak kapal merupakan orang

⁶⁸ Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal*, Permen No. KM 55 Tahun 2006, Ps. 1 angka (6)

yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Sedangkan untuk orang lain yang bekerja di atas kapal, selain nakhoda, disebut dengan Anak Buah Kapal. Walaupun pemimpin tertinggi berada di tangan nakhoda, apabila awak kapal melakukan kelalaian dan menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, maka ia dapat dimintakan pertanggungjawabannya.

2. Perusahaan Pengangkut

Dalam KUHD Buku II, mulai Pasal 320 sampai 340f mengatur tentang Pengusaha Kapal (*reder*) dan Perusahaan Perkapalan (*rederij*). *Rederij* adalah sejenis perusahaan perkapalan yang merupakan kepemilikan bersama oleh beberapa orang atas sebuah kapal, yang dipergunakan untuk pelayaran di laut dengan pembiayaan bersama, yang bentuknya lain daripada yang lain daripada persekutuan-persekutuan sebagaimana yang diatur dalam Bab Ketiga, Buku I KUHD.

Mengenai *reder*, Pasal 320 KUHD merumuskan definisi sebagai berikut: “Pengusaha kapal adalah dia, yang mengoperasikan kapal untuk pelayaran laut, yang dikemudikan sendiri atau oleh seorang nakhoda, yang dipekerjakan di bawah perintahnya.” Dari rumusan tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa seorang pengusaha kapal tidak perlu memiliki kapal sendiri tetapi cukup dengan cara telah memenuhi syarat bahwa pengusaha kapal tersebut berusaha dengan cara mengoperasikan kapal di laut bagi pengangkutan barang atau orang. Pengusaha kapal tersebut dapat memperoleh kapal dengan cara mencarter kapal milik orang lain.

Di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak disebutkan definisi tersendiri dari pengusaha kapal ataupun perusahaan perkapalan. Pengusaha kapal (atau dalam UU No. 17/2008 disebutkan dengan perusahaan angkutan) dimasukkan di dalam pengertian Agen Umum. Agen Umum merupakan perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang

ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.⁶⁹

2.2.5 Tahapan Penyelesaian Sengketa dalam Kecelakaan Kapal

A. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Dalam KUHD, proses penyelesaian sengketa harus melihat terlebih dahulu pada penyebab terjadinya kecelakaan. Bila ada peristiwa tubrukan kapal, yang disebabkan karena:

- a. Suatu hal yang tidak dapat diperkirakan lebih dahulu (*toeval*); atau
- b. Suatu keadaan memaksa (*overmacht*); atau
- c. Ada keragu-raguan mengenai sebab terjadinya tubrukan kapal itu; maka kerugian harus dipikul oleh masing-masing yang menderita itu sendiri (Pasal 535).

Menurut Molengraaff dan Vollmar, ketentuan seperti tersebut dalam Pasal 535 itu sesuai dengan isi Pasal 12 ayat (1) Traktat Brussel 1910. Hal ini ditentukan demikian karena masih ada negara-negara yang peraturannya menentukan bahwa dalam hal ini kerugian harus dipikul bersama oleh pemilik-pemilik kapal yang tubrukan tersebut.

Bila tubrukan terjadi akibat kesalahan salah satu pihak, seperti yang dimaksud dalam Pasal 536, yakni: bila tubrukan tersebut disebabkan karena salahnya salah satu pihak dari kapal yang bertubrukan itu, maka pengusaha kapal, bukan pemilik kapal, yang bersalah itu harus bertanggung jawab terhadap semua kerugian yang timbul karenanya. Di sini ada pengertian aneh, yang perlu mendapatkan perhatian, yaitu: kesalahan kapal. Dari hal tersebut ada dua hal yang perlu diperhatikan:⁷⁰

- a. Orang yang wajib mempertanggungjawabkan semua kerugian yang timbul karena adanya tubrukan itu ialah: pengusaha kapal, bukan pemilik kapal. Ganti kerugian yang berasal dari tubrukan kapal mempunyai kedudukan istimewa atas hasil penjualan kapal.

⁶⁹ Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps. 1 angka (36).

⁷⁰ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, (Jakarta: 1989), hal. 277-278.

b. Harus ada kesalahan kapal, bukan kesalahan manusia. Menurut “*Memorie van toelichting*” dari pasal ini di Belanda, kesalahan kapal baru ada, bila kapal yang bersangkutan itu berlayar keliru, karena suatu sebab yang berada dalam kapal, tak peduli apa itu. Penyebab itu dapat terletak pada:

1. Cacat pada kapal yang disebabkan karena pembuatannya atau pemeliharannya salah, atau pengawasan atas kapal itu tidak sempurna;
2. Suatu perintah dari nakhoda yang keliru atau pelaksanaannya yang salah.

Dipandang dari sudut Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPer), maka apa yang ditentukan dalam angka (2) adalah hal biasa, tetapi apa yang ditetapkan dalam angka (1) adalah hal yang luar biasa, karena menurut Pasal 1367 ayat (5) KUHPer, bila yang menyebabkan kerugian cacat pada kapal, maka pengusaha kapal dapat mengelakkan tanggung jawabnya, sedangkan menurut Pasal 536 KUHD, bila kerugian itu disebabkan karena cacat pada kapal, maka pengusaha kapal wajib mengganti karena cacat pada kapal, maka pengusaha kapal wajib mengganti kerugian. Dari sini dapat diambil kesimpulan, bahwa pembentuk undang-undang di Belanda berpendapat bahwa pengusaha kapal dianggap bersedia memikul segala risiko, karena keberaniannya untuk mengoperasikan kapal di laut, yang penuh dengan bermacam-macam bahaya bagi kapal, penumpang dan muatan.

Bila tubrukan terjadi karena kesalahan kedua belah pihak, maka dalam Pasal 537 mengatur demikian:⁷¹

- a. Pasal 537 ayat (1) menetapkan bahwa tanggung jawab para pengusaha kapal yang bersangkutan adalah menurut imbalan kesalahan mereka masing-masing. Dengan demikian bila pengusaha kapal yang satu digugat oleh pengusaha kapal lainnya, maka tergugat dapat mengutarakan bahwa kesalahan itu pada kedua belah pihak, agar jumlah ganti kerugian yang dituntut dapat

⁷¹ *Ibid*, hal. 278-279.

dikurangi. Besar kecilnya kerugian pada salah satu pihak tidak diukur apakah ada kesengajaan atau culpa pada salah satu pihak, tetapi harus diukur dimana kesalahan kapal yang satu mempengaruhi timbulnya kerugian yang diderita;

- b. Pasal 537 ayat (2) menetapkan bahwa penggugat tidak perlu mengemukakan kesalahan sendiri. Cukup menanti apakah pihak tergugat mengemukakan kesalahan sampai dimana kerugian harus diganti. Kalau keseimbangan tidak dapat dicapai, maka masing-masing pengusaha kapal harus mengganti separuhnya.
- c. Pasal 537 ayat (3) menetapkan bahwa apabila tubrukan itu mengakibatkan matinya seseorang, maka keluarga di mati dapat minta ganti kerugian kepada salah satu dari pengusaha kapal yang bersangkutan. Dan pengusaha kapal ini dapat meminta perhitungan kepada pengusaha kapal lain yang bersalah dalam tubrukan ini.

Dalam Pasal 537 ini tidak mengatur mengenai dua buah kapal yang bersalah menubruk kapal ketiga. Dalam hal tersebut, maka yang digunakan adalah Pasal 1367 KUHPer yang dapat ditafsirkan sebagai berikut: bila ada dua orang yang dipersalahkan melakukan suatu perbuatan melanggar hukum, maka masing-masing dapat dituntut membayar ganti rugi seluruhnya dengan hak untuk kemudian memperhitungkan hal itu kepada pihak lain yang juga bersalah.

Dari penyebab-penyebab tersebut, maka selanjutnya proses penyelesaian sengketa akan melewati proses pengadilan. Pengaturan tentang pengadilan yang berwenang mengadili perkara kecelakaan kapal, khususnya tubrukan kapal sangatlah penting karena sebagian besar peristiwa tubrukan kapal terjadi di luar perairan laut teritorial. Ketentuan-ketentuan yang terkandung dalam Pasal 543 bertujuan untuk mendorong agar penggugat, dalam semua keadaan, mengajukan gugatan kepada Hakim yang berwenang di dalam negeri, yaitu:

- a. Di hadapan Hakim di tempat tinggal si tergugat atau dalam hal banyak tergugat, di tempat tinggal salah seorang dari mereka,

- b. Di hadapan Hakim, yang dalam daerah hukumnya terjadi tubrukan kapal itu;
- c. Di hadapan Hakim di tempat, dimana kapal si tergugat itu telah didaftarkan;
- d. Di hadapan Hakim, dalam daerah hukum dimana kapal itu telah disita (Pasal 543 ayat (1)).

Di dalam suatu peristiwa tubrukan kapal, pasti akan menimbulkan suatu ganti kerugian. Untuk kepastian terlaksananya pembayaran ganti kerugian yang terutang, orang dapat mensita kapal yang bersangkutan dengan seizin ketua pengadilan negeri, dalam daerah hukum mana kapal itu berada pada saat permohonan diajukan (Pasal 542 ayat (1)).

B. Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Peraturan Menteri No. KM 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal

Sesudah terjadinya peristiwa kecelakaan, harus dibuat suatu Laporan Kecelakaan Kapal dan Berita Acara Kronologis yang dibuat oleh Nakhoda dari kapal-kapal yang bersangkutan. Selain itu, syahbandar dari pelabuhan terdekat terjadinya kecelakaan dan pelabuhan harus juga membuat Berita Acara Pendata (resume) mengenai kecelakaan kapal. Dalam Pasal 209 UU No. 17/2008 juga disebutkan bahwa syahbandar memiliki fungsi dan tugas untuk melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal sebelum nantinya dilanjutkan kepada Mahkamah Pelayaran. Untuk pemeriksanaan lebih lanjut oleh Mahkamah Pelayaran akan diatur dalam peraturan pemerintah tersendiri, yakni Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Di dalam pemeriksaan pendahuluan juga akan ditentukan siapa saja yang akan menjadi tersangkut dalam suatu kecelakaan kapal. Tersangkut merupakan Nakhoda atau Pemimpin Kapal dan/atau Perwira Kapal yang diduga melakukan kesalahan dan/atau kelalaian dalam

penerapan standar profesi kepelautan yang menyebabkan kecelakaan.⁷² Untuk memperkuat keterangan dari tersangkut di dalam persidangan, Mahkamah Pelayaran juga berwenang untuk memanggil saksi. Saksi adalah setiap orang yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan pemeriksaan mengenai suatu peristiwa kecelakaan kapal yang didengar sendiri, dilihat sendiri atau dialami sendiri atau pihak lain yang berwenang yang secara langsung atau tidak langsung berkaitan dengan kecelakaan atau peristiwa kecelakaan tersebut.⁷³ Selain saksi, untuk memperkuat keterangan tersangkut dan saksi, Mahkamah Pelayaran dapat memanggil saksi ahli. Saksi ahli merupakan orang yang memiliki keahlian di bidang tertentu sesuai dengan keahliannya dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk membuat terang suatu peristiwa kecelakaan kapal.⁷⁴

Dalam Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 membatasi jenis kecelakaan kapal yang akan diperiksa. Sehubungan dengan pemeriksaan kecelakaan tersebut, maka syahbandar atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Laut melakukan pemeriksaan pendahuluan yang dilakukan secepatnya. Hal tersebut sangat bermanfaat mengingat:⁷⁵

1. Daya ingat para tersangkut/saksi masih segar, sehingga hal-hal yang detail dapat terungkap;
2. Bahan-bahan pembuktian masih otentik;
3. Kehadiran para tersangkut/saksi masih lengkap.

Jika pemeriksaan telah selesai, maka syahbandar mengirimkan BAP serta berkasnya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Pelaksanaan pemeriksaan pendahuluan dilaksanakan atas laporan kecelakaan kapal dan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dilaksanakan

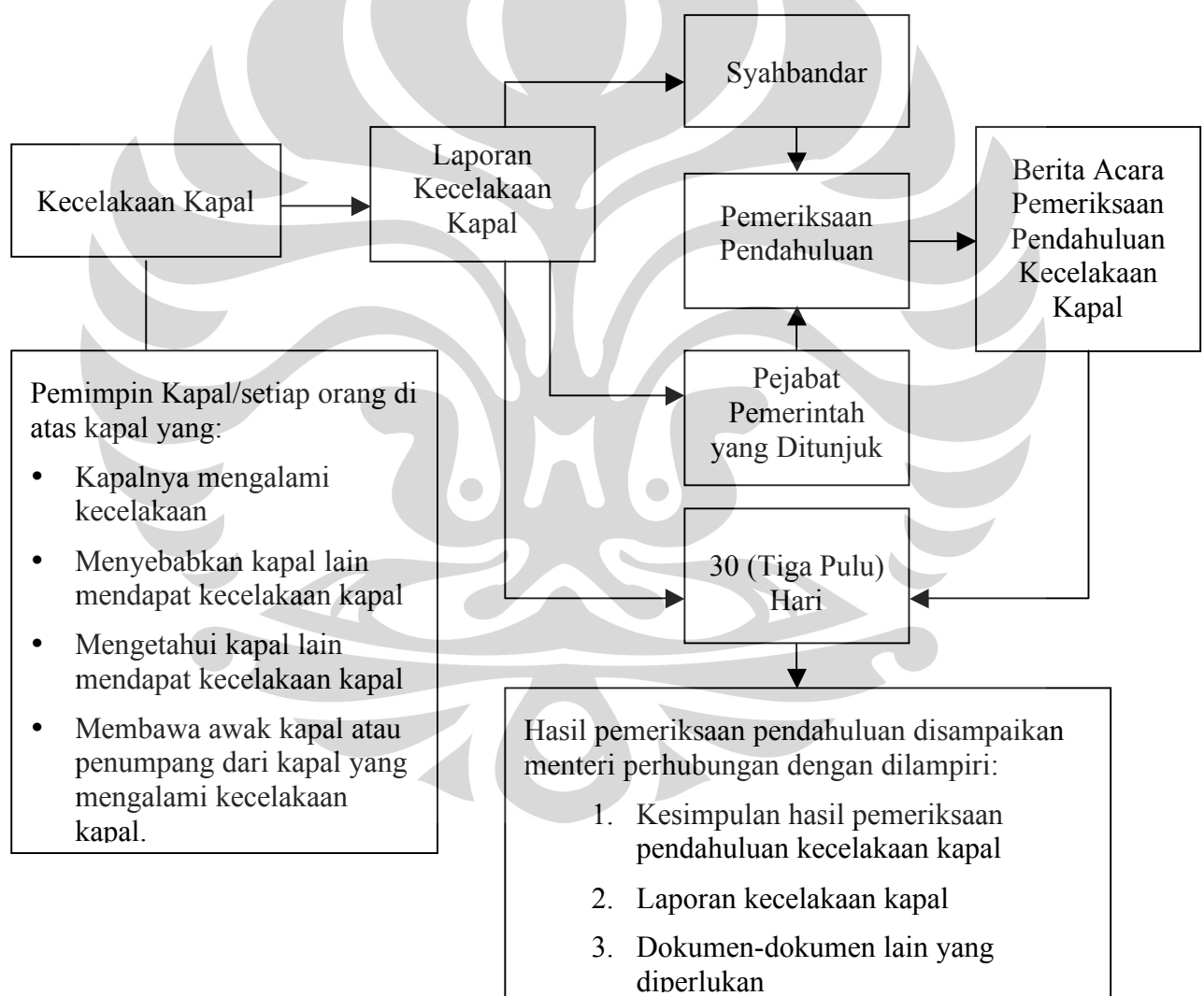
⁷² Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal*, Permen No. KM 55 Tahun 2006, Ps. 1 angka (3).

⁷³ *Ibid.*, Ps. 1 angka (4).

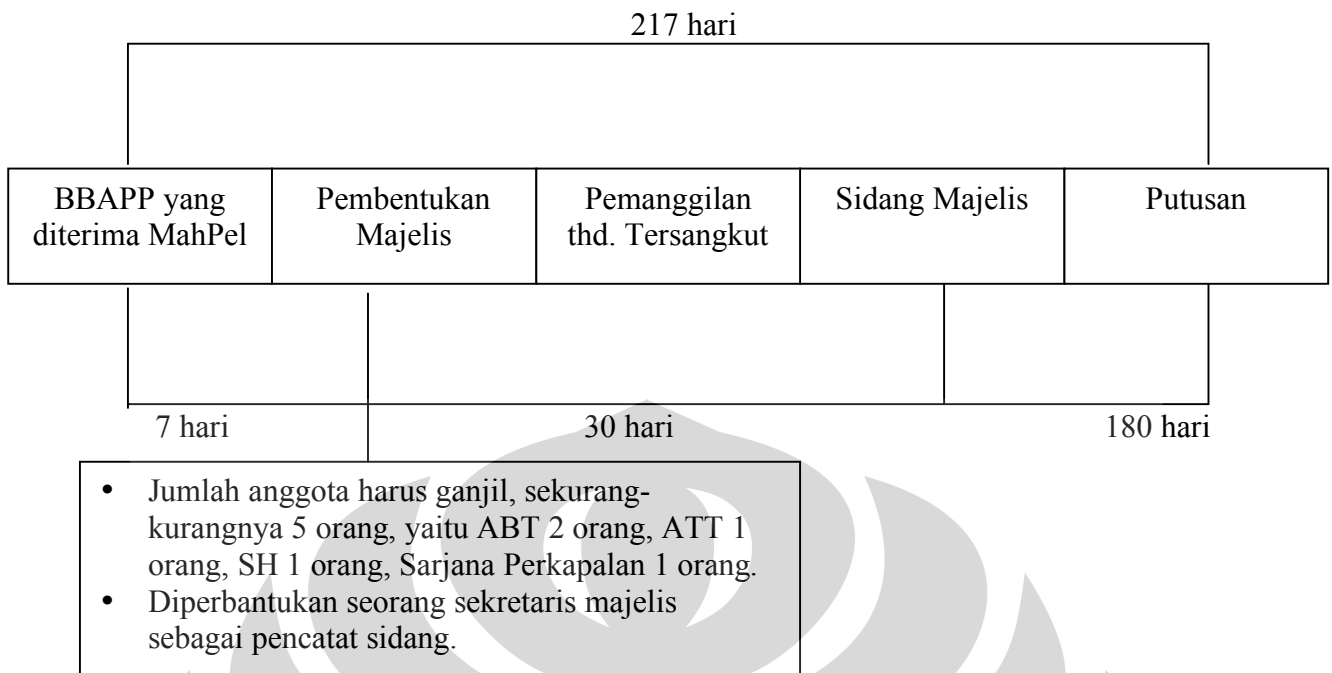
⁷⁴ *Ibid.*, Ps. 1 angka (5).

⁷⁵ Prof. DR. Kuntoro, S.H., M.H., Ph.D., *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Keselamatan Pelayaran*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Perundang-undangan RI, 2000), hal. 20.

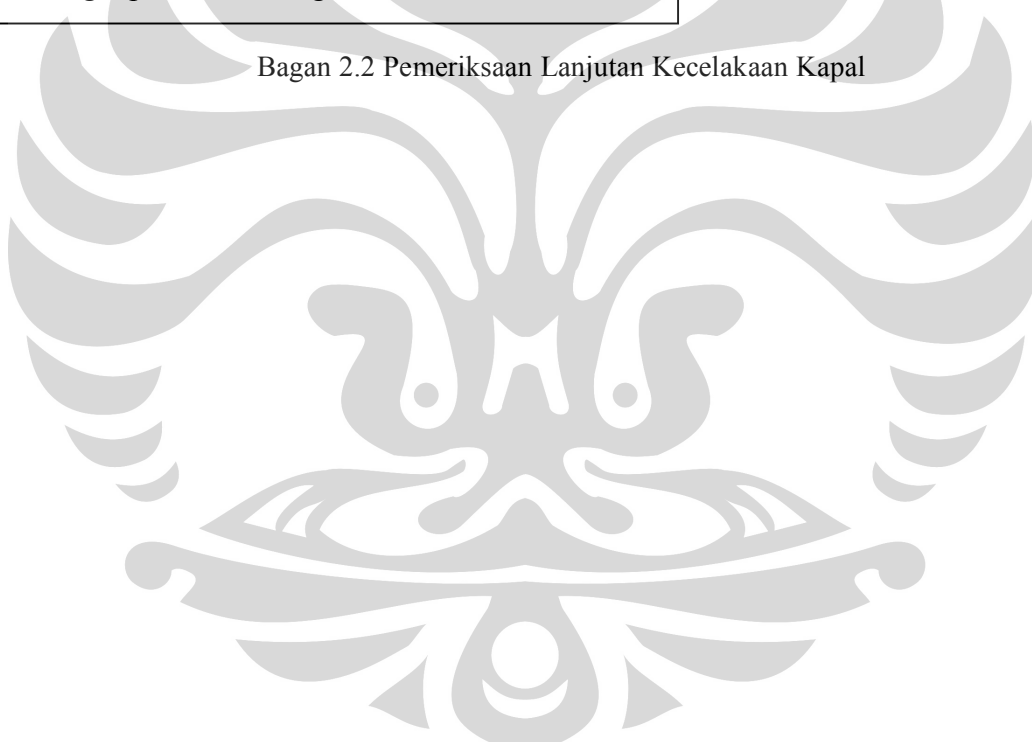
oleh Mahkamah Pelayaran. Mahkamah Pelayaran dalam pemeriksaannya menelitinya apa yang terjadi penyebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidaknya kelalaian/kesalahan dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda atau pemimpin kapal dan atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal. Hukuman yang dapat diberikan oleh Mahkamah Pelayaran adalah sanksi administratif berupa peringatan atau pencabutan sementara ijazah kepelautan untuk bertugas dalam jabatan tertentu di kapal paling lama 2 tahun.



Bagan 2.1 Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sesuai Peraturan Pemerintah No. 1/1998



Bagan 2.2 Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal



BAB III

TINJAUAN UMUM MENGENAI TANGGUNG JAWAB TERHADAP PERISTIWA KECELAKAAN KAPAL

3.1 Tinjauan Mengenai Tanggung Jawab Nakhoda dan Perusahaan Pengangkut

3.1.1. Pengertian dan Azas-azas Tanggung Jawab

Tanggung jawab merupakan keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dsb).⁷⁶ Dalam *Black's Law Dictionary Revised Fourth Edition*, tanggung jawab diartikan: “*The obligation to answer for an act done, and to repair any injury it may caused.*” Tanggung jawab, khususnya mengenai tanggung jawab ganti kerugian, dapat muncul apabila terjadi wanprestasi atau pun perbuatan melawan hukum.

Tanggung jawab secara hukum (yuridis) mempunyai dua aspek yang terkait satu dengan yang lainnya. Tanggung jawab yuridis selalu terkait dengan hak dan kewajiban yang dapat diatur dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak yang bersangkutan ataupun mempunyai daya-laku karena diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam praktek sering pula perusahaan-perusahaan membuat syarat-syarat umum yang dijadikan acuan para nasabah perusahaan yang bersangkutan. Kewajiban seseorang atau suatu pihak untuk melakukan sesuatu dengan sebaik-baiknya tanpa menimbulkan kerugian kepada pihak lain merupakan suatu tanggung jawab orang atau pihak yang bersangkutan.⁷⁷

Dalam pada waktu itu apabila kewajiban tersebut tidak dilaksanakan atau dilaksanakan secara tidak sempurna dan menimbulkan kerugian kepada orang lain atau pihak lain, maka wajiblah kepada yang dirugikan itu diberikan ganti kerugian (*liability*). Tanggung jawab seperti yang dikemukakan di atas dapat ditimbulkan karena adanya suatu perjanjian yang menimbulkan perikatan bagi kedua belah

⁷⁶ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1995), hal. 1006.

⁷⁷ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 65.

pihak. Namun tanggung jawab juga dapat timbul karena adanya peraturan perundang-undangan (*by operation of law*). Dalam hal yang terakhir ini, tanggung jawab timbul tidak karena adanya sesuatu ketentuan atas kewajiban dalam sesuatu kontrak, tetapi karena peraturan perundang-undangan yang mengatakan tentang adanya tanggung jawab tersebut.⁷⁸

Dalam pada waktu itu diperhatikan azas-azas tanggung jawab ganti rugi untuk dapat menentukan apakah atau bagaimana sesuatu kerugian yang menimbulkan tanggung jawab ganti rugi harus dibuktikan atau seberapa jauh tanggung jawab ganti rugi mempunyai batas. Pada umumnya ada empat azas tanggung jawab ganti rugi, yaitu:⁷⁹

- a. Azas tanggung jawab ganti rugi berdasarkan adanya unsur kesalahan (*liability based on fault*);
- b. Azas tanggung jawab berdasarkan praduga adanya unsur kesalahan (*presumption of liability*) dimana seseorang dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena perbuatannya kecuali ia dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan segala upaya untuk mencegah kerugian tersebut namun masih terjadi sehingga hal tersebut bukan karena kesalahannya;
- c. Azas tanggung jawab ganti rugi mutlak (*absolut liability*) yang tidak mempermasalahkan ada-tidaknya kesalahan; dan
- d. Azas tanggung jawab ganti rugi terbatas (*limitation of liability*) dimana tanggung jawab ganti rugi dibatasi sampai sejumlah tertentu. Hal terakhir ini umpamanya terdapat dalam pengangkutan laut dimana tanggung jawab ganti rugi pengangkut dibatasi oleh undang-undang.

3.1.2 Tanggung Jawab Nakhoda dalam Kecelakaan Kapal

Peran dan fungsi dari nakhoda kapal sangatlah penting, sehingga negara-negara di dunia pada umumnya mempunyai peraturan perundang-undangan yang mengatur tugas-tugas wewenang dan tanggung jawab nakhoda kapal secara spesifik. Peraturan-peraturan tersebut memuat pula sanksi-sanksi administratif

⁷⁸ *Ibid.*, hal. 66.

⁷⁹ *Ibid.*, hal. 66-67.

dan pidana.⁸⁰ Pada dasarnya, nakhoda kapal mempunyai empat fungsi pokok, yaitu sebagai pemimpin kapal, sebagai wakil pemilik/pengusaha kapal, sebagai wakil pemilik/pengirim barang selama dalam pelayaran dan sebagai wakil pejabat umum atau penguasa.⁸¹

3.1.2.1 Pengaturan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), tanggung jawab nakhoda diatur dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD⁸² dan Pasal 373 KUHD⁸³. Pada Pasal 321 KUHD menetapkan bahwa pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka, yang bekerja tetap maupun sementara pada kapalnya, asal perbuatan itu dilakukan dalam pekerjaan mereka pada waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka. Karena nakhoda adalah pekerja utama pengusaha kapal (Pasal 399 KUHD), maka segala perbuatannya menjadi tanggung jawab pengusaha kapal atau perusahaan angkutan asalkan perbuatan tersebut dilakukan dalam jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaannya itu. Bila seorang nakhoda berbuat diluar wewenangnya, maka menurut Pasal 373 KUHD nakhoda sendirilah yang bertanggung jawab.⁸⁴

Dalam KUHD juga ditegaskan bahwa selama perjalanan atau apabila ada bahaya yang mengancam, nakhoda tidak boleh meninggalkan kapal, kecuali apabila kepergiannya itu diperlukan secara mutlak atau ia terpaksa berbuat

⁸⁰ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku 1*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 94.

⁸¹ *Ibid.*, hal. 95.

⁸² Pasal 342 ayat (2): “Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar.” Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 105.

⁸³ Pasal 373: “Dengan tidak mengurangi ketentuan Pasal 342, ayat kedua, nakhoda pun tak terikat dirinya, melainkan apabila melampaui batas-batas kekuasaannya atau apabila ia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi.” *Ibid.*, hal. 112.

⁸⁴ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b) (Jakarta: Djambatan, 1993), hal. 91.

demikian untuk menyelamatkan jiwanya (Pasal 346 KUHD). Dalam cerita-cerita heroisme kepelautan sering didengar adanya nakhoda yang turut tenggelam bersama kapalnya setelah ia terlebih dahulu menyelamatkan orang-orang lain yang berada di atas kapal. Untuk menunjang tanggung jawab itu, nakhoda diwajibkan menyimpan dokumen-dokumen penting di atas kapal, seperti surat tanda kebangsaan laut, daftar awak (sijil/monsterrol), surat-surat yang berhubungan dengan muatan dan peraturan-peraturan yang menyangkut pelayaran (Pasal 347 KUHD). Segala peristiwa penting selama perjalanan harus dicatat dalam jurnal kapal (Pasal 348 KUHD). Dalam tempo 48 jam setelah kapal memasuki pelabuhan darurat atau tiba di pelabuhan tujuan jurnal kapal harus diperlihatkan kepada Syahbandar atau perwakilan R.I. di luar negeri atau penguasa setempat untuk ditandatanganinya (Pasal 352 KUHD). Apabila selama perjalanan telah terjadi suatu peristiwa yang luar biasa yang menyangkut kapal dan/atau muatan, peristiwa tersebut harus dilaporkan kepada Syahbandar atau perwakilan R.I. di luar negeri atau penguasa setempat di pelabuhan pertama yang disinggahi untuk dibuatkan surat keterangan (Pasal 353 KUHD). Hal ini penting karena berhubungan dengan kemungkinan timbulnya masalah ganti-rugi karena peristiwa tersebut yang akan diselesaikan kemudian oleh pihak-pihak yang berkepentingan, termaksud asuransi.⁸⁵

Mengenai wewenang dari seorang nakhoda, apakah suatu perbuatan itu termasuk dalam lingkungan wewenang nakhoda atau tidak, itu tergantung pada kebiasaan yang lazim dan perjanjian yang khusus diadakan untuk itu. Dapat juga terjadi bahwa pengusaha kapal membuat perjanjian dengan nakhoda tentang pembatasan-pembatasan kewenangan nakhoda menurut undang-undang. Tetapi perjanjian semacam ini tidak berlaku bagi pihak ketiga, kecuali bila perjanjian pembatasan kewenangan itu diumumkan kepada mereka (Pasal 363 KUHD).⁸⁶ Semua itu tidak mengurangi berlakunya peraturan pertanggungjawaban tersendiri

⁸⁵ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku 1*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal 96.

⁸⁶ Pasal 363: "Pembatasan-pembatasan yang dilakukan terhadap kekuasaan nakhoda menurut undang-undang, tidak berlaku terhadap pihak-pihak ketiga, kecuali apabila pembatasan-pembatasan itu telah diberitahukan kepada mereka." Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 110.

bagi nakhoda seperti yang diatur dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD,⁸⁷ yang merupakan imbalan atas kedudukannya sebagai pemimpin kapal (Pasal 341 ayat (1) KUHD).⁸⁸

Dalam pengelolaan kapal selama perjalanan, nakhoda mempunyai wewenang-wewenang yang sangat luas. Nakhoda wajib mengatur pengawakan kapal dan menyelenggarakan segala sesuatu yang berhubungan dengan pemuatan dan pembongkaran kapal termasuk pemungutan uang tambang apabila pengusaha kapal tidak menunjuk orang lain untuk melakukan hal tersebut (Pasal 359 KUHD). Dalam keadaan darurat selama dalam perjalanan ia berhak untuk mengambil bahan-bahan makanan yang dimiliki orang yang berada di atas kapal termasuk penumpang atau muatan dengan ganti-rugi dengan maksud untuk menggunakan bahan-bahan makanan tersebut untuk kepentingan semua orang yang berada di atas kapal (Pasal 357 KUHD).⁸⁹ Selain kewenangan-kewenangan tersebut, KUHD juga memberikan kewenang lainnya, seperti kewenang tentang navigasi (keahlian menjalankan kapal) yang diatur dalam Pasal 343 KUHD,⁹⁰ kewenangan tata tertib terhadap semua pelaut yang diatur dalam Pasal 386 KUHD,⁹¹ kewenangan melakukan kekuasaan terhadap semua orang di atas kapal yang diatur dalam Pasal 393 KUHD⁹² dan lain-lainnya.

⁸⁷ Pasal 342: “Nakhoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.” *Ibid.*, hal. 104.

⁸⁸ Pasal 341 ayat (1); “Nakhoda memimpin kapal. Anak kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar anak kapal (monsterrol).” *Ibid.*, hal. 103.

⁸⁹ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku 1*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal 96-97.

⁹⁰ Pasal 343: “Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang serta keamanan pengangkutan muatannya.” Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 105.

⁹¹ Pasal 386: “Nakhoda mempunyai kekuasaan untuk melaksanakan tata tertib terhadap anak kapal. Untuk mempertahankan kekuasaan itu dapatlah ia mengambil tindakan-tindakan yang selayaknya diperlukan.” *Ibid.*, hal. 116.

⁹² Pasal 393: “Nakhoda melakukan kekuasaan di atas kapal atas semua penumpang. Yang belakangan ini harus mentaati segala perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban.” *Ibid.*, hal. 118.

Dengan adanya beberapa kewenangan yang bersifat mutlak di atas, maka adalah logis bila nakhoda diberi tanggung jawab tersendiri, diluar tanggung jawab pengusaha kapal (Pasal 342 ayat (2) KUHD).⁹³ Tanggung jawab nakhoda yang khusus ini dapat dituntut dimuka suatu peradilan administratif yang disebut Mahkamah Pelayaran sebagaimana yang ditetapkan dalam Pasal 373a KUHD.⁹⁴ Beban tanggung jawab yang dimiliki oleh nakhoda dan perusahaan pengangkut perlu dipahami dengan melihat pada Pasal 342 ayat (2) KUHD dan Pasal 321 KUHD.⁹⁵ Tanggung jawab nakhoda terbatas pada akibat yang merugikan pihak ketiga, yang kausal disebabkan karena kesengajaan atau kelalaian berat dalam menjalankan tugasnya, melampaui batas kewenangannya atau apabila dia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi (Pasal 342 ayat (2) jo. Pasal 373 KUHD). Kelalaian berat itu termaksud dalam golongan perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHPerdara).⁹⁶ Prof. Soekardono berpendapat apabila kapal itu berada dalam pelabuhan, maka pengusaha kapal yang bertanggung jawab, sedangkan bila kapal dalam keadaan berlayar, maka nakhoda yang bertanggung jawab.⁹⁷ Namun Purwosutjipto mempunyai pendapat yang berbeda dari Prof. Soekardono, meskipun kapal itu dalam keadaan berlabuh, tetap nakhodalah yang bertanggung jawab, selama nakhoda tidak dipecat dari jabatannya. Meskipun kapal sedang berlabuh, yang memimpin kapal tetap nakhoda (Pasal 341 KUHD) dan tidak beralih kepada pengusaha kapal, sebab ada banyak hal, meskipun kapal sedang

⁹³ Pasal 342 ayat (2): “Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar.” Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 105.

⁹⁴ Pasal 373a: “Seorang nakhoda yang terhadap kapal muatan atau para penumpang telah melakukan sesuatu kesalahan, iapun dengan keputusan Mahkamah Pelayaran, selama suatu waktu tertentu, yang tidak melebihi dua tahun, dapat dipecat dari kekuasaannya untuk berlayar sebagai nakhoda dalam sebuah kapal Indonesia.” *Ibid*, hal. 112.

⁹⁵ Pasal 321: “Pengusaha adalah terikat oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka, yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya, di dalam jabatan mereka dalam lingkungan kekuasaan mereka.” *Ibid.*, hal. 98.

⁹⁶ Pasal 1365: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya.” R Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 346.

⁹⁷ Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Cetakan I (1969), hal. 57.

berlabuh, tidak bisa dipertanggungjawabkan kepada pengusaha kapal. Nakhoda adalah pemimpin kapal, dimanapun itu berada, selama nakhoda itu tidak dipecat oleh pengusaha kapal. Dan apabila nakhoda tersebut dipecat, maka nakhoda penggantinya yang akan bertanggung jawab.⁹⁸

Kewenangan-kewenangan yang sedemikian luasnya seperti dipaparkan di atas dalam kenyataan saat ini sudah tidak semua kewenangan lagi dapat diterapkan karena perkembangan sistem komunikasi yang modern dan canggih dewasa ini, memungkinkan pengusaha kapal memantau selama 24 jam keadaan di kapal dan selama perjalanan, sehingga instruksi-instruksi dapat diberikan secepatnya. Di samping itu banyak pekerjaan yang menyangkut pengurusan selama kapal berada di pelabuhan, seperti menarik yang tambang dan lainnya sbegainya dilakukan oleh agen atau perwakilan pengusaha/pemilik kapa di pelabuhan. Oleh karena itu ketentuan yang memberi wewenang kepada nakhoda untuk dapat menjamin kapalnya apabila kekurangan uang (Pasal 365 KUHD) tidak relevan lagi. Demikian pula bila kapalnya diseret, ditahan, atau disita, maka wajiblah nakhoda menuntut kembali kapal itu beserta muatannya dan mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk itu, secepatnya berunding atau mengikuti perintah pemilik/pengusaha kapal dan/atau pemilik muatannya dan mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk itu, secepatnya berunding atau mengikuti perintah pemilik/pengusaha kapal dan/atau pemilik muatan (Pasal 369 KUHD). Dalam kenyataan hal demikian ini ditangani oleh agen dan perusahaan asuransi. Dengan demikian secara praktek hanya wewenang atas kenavigasian nakhoda yang penuh di atas kapal dan selama perjalanan.⁹⁹

3.1.2.2 Pengaturan di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang memuat ketentuan-ketentuan pokok tentang pelayaran dan hal-hal yang terkait dengan itu, juga mengandung beberapa ketentuan tentang nakhoda dan awak kapal, yang

⁹⁸ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b) (Jakarta: Djambatan, 1993), hal. 92.

⁹⁹ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku 1*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal 97.

isinya pada hakekatnya diambil dari ketentuan dalam Buku II KUHD. Namun dalam undang-undang ini terdapat kerancuan mengenai kedudukan nakhoda karena nakhoda kapal dalam undang-undang dinyatakan sebagai bagian dari awak kapal. Padahal dalam konvensi-konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan negara-negara lain pada umumnya nakhoda merupakan penyandang kekuasaan yang mandiri yang berada di luar awak kapal dengan wewenang yang memiliki berbagai aspek tanggung jawab yang spesifik.¹⁰⁰

Di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tanggung jawab Nakhoda diatur di dalam Pasal 137, sebagai berikut:

- (1) *“Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan.*
- (2) *Nakhoda untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 dan untuk kapal tradisional ukuran kurang dari GT 105 dengan konstruksi sederhana yang berlayar di perairan terbatas bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.*
- (3) *Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal.*
- (4) *Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.*
- (5) *Selain kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 atau lebih diberi tugas dan kewenangan khusus, yaitu:*
 - a. *Membuat catatan setiap kelahiran;*
 - b. *Membuat catatan setiap kematian; dan*
 - c. *Menyaksikan dan mencatat surat wasiat.*
- (6) *Nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan dan keterampilan serta kesehatan.”*

Selain itu, tanggung jawab kepada nakhoda diberikan melalui kewajiban-kewajiban yang harus dijalankannya. Kewajiban-kewajiban yang diberikan undang-undang kepada nakhoda antara lain:

- a. Kewajiban nakhoda harus berada di dalam kapal (Pasal 138 ayat (1)).
- b. Nakhoda juga diberikan kewajiban untuk memastikan bahwa kapal yang akan dijalankan telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada syahbandar (Pasal 138 ayat (2)).

¹⁰⁰ *Ibid.*, hal 98.

c. Nakhoda berkewajiban untuk membuat buku harian kapal (Pasal 141). Selain itu, nakhoda juga memiliki wewenang untuk memberikan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan anak buah kapal yang:

- a. Meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda;
- b. Tidak kembali ke kapal pada waktunya;
- c. Tidak melaksanakan tugas dengan baik;
- d. Menolak perintah penugasan;
- e. Berperilaku tidak tertib; dan/atau
- f. Berperilaku tidak layak.

Selain itu, selama perjalanan, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal (Pasal 144 ayat (1)) dan mengambil tindakan apabila ada orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal (Pasal 144 ayat (2)).

Dalam hal tindakan nakhoda menyebabkan hilangnya nyawa penumpang tidak diatur baik di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maupun di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Bila tindakan nakhoda menyebabkan hilangnya nyawa, maka tanggung jawab yang akan dibebankan kepada Nakhoda merupakan tanggung jawab pidana yang semua hal tersebut diatur di dalam Bab XXIX Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Di dalam skripsi ini, pertanggungjawaban yang akan dianalisa lebih difokuskan kepada tanggung jawab perdata akibat dari terjadinya kecelakaan kapal.

3.1.3 Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut dalam Kecelakaan Kapal

3.1.3.1 Pengaturan di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Istilah perusahaan “pengangkut” disini mempunyai dua arti, yakni sebagai pihak penyelenggara dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkutan dalam arti yang pertama termaksud dalam subjek pengangkutan, sedangkan pengangkut dalam arti yang kedua termaksud dalam objek pengangkutan.¹⁰¹

Tanggung jawab perusahaan pengangkut (atau yang di dalam KUHD lebih dikenal dengan istilah pengusaha kapal) diatur dalam Pasal 321 KUHD. Di dalam

¹⁰¹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994), hal. 34.

Pasal 321 KUHD tersebut mengandung dua hal yang pokok, yaitu: perikatan dan tanggung jawab pengusaha kapal. Pada Pasal 321 ayat (1) disebutkan bahwa pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya, dalam kedudukan dan lingkungan kekuasaan mereka. Sedangkan pengusaha kapal bertanggungjawab untuk segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ketiga, oleh suatu perbuatan pelanggaran melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya atau yang melakukan sesuatu pekerjaan di kapal guna kepentingan kapal dan muatannya, asal perbuatan melanggar hukum itu dilakukan dalam rangka dan pada waktu mereka menjalankan tugas mereka. Jadi, bila perbuatan yang dilakukan oleh buruh kapal itu suatu perbuatan hukum, maka pengusaha kapal itu terikat, artinya pengusaha kapal harus melaksanakan pekerjaan sebagai akibat dari adanya perbuatan hukum tersebut.¹⁰²

Mengenai alat pengangkutan yang akan dipakai untuk mengangkut orang-orang ataupun barang-barang, pengangkut harus mengusahakan kapal yang laik laut dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga dapat menjalankan kewajibannya dengan baik dan selamat. Namun, dalam hal memilih kapal yang mana yang akan dioperasikan pengangkut adalah bebas (Pasal 467 KUHD).

Adapun kewajiban pengangkut sudah jelas, yaitu menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dan menjaganya di tempat tujuan (Pasal 468 ayat (1) KUHD). Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut sejak mulai diterimanya dari pengiriman sampai diserahkan kepada penerima. Dari kewajiban itu timbul tanggung jawab pengangkut, yaitu karena kewajiban pengangkutan adalah menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkutnya, segala hal yang mengganggu keselamatan barang atau orang itu, yang merugikan pengiriman atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut.

Tanggung jawab berarti bahwa pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang/orang yang diangkutnya selama dalam jangka waktu pengangkutan. Karena pihak lawan pengangkut dalam perjanjian pengangkutan adalah pengiriman, pengangkutan dalam hal ini bertanggung jawab

¹⁰² H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pelayaran dan Perairan Darat*, (Jakarta: Djambatan, 1989), hal. 87.

kepada pengirim. Adapun mengenai tanggung jawab pengangkut ini diatur dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD, yang isinya adalah sebagai berikut:

1. Pengangkut wajib mengganti kerugian pengiriman, apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan atau rusak;
2. Pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengiriman apabila tidak diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan oleh:
 1. Malapetaka yang tidak dapat dihindarkan;
 2. Sifat, keadaan atau cacat barang itu sendiri;
 3. Kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

Pada umumnya Pasal 468 ayat (2) KUHD itu adalah sama dengan Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara serta Pasal 91 KUHD.

Keadaan memaksa seperti dirumuskan dalam Pasal 468 ayat (2) LUHD itu bersifat subjektif, artinya bila orang yang tertimpa malapetaka tersebut telah berusaha sebaik-baiknya untuk mencegah tetapi malapetakan tidak terhindarkan, keadaan itu termaksud keadaan memaksa.

3. Pasal 468 ayat (3) KUHD menetapkan bahwa pengangkut juga bertanggung jawab terhadap:
 1. Perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkutan itu;
 2. Barang-barang yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

Pada kecelakaan akibat tubrukan sesuai yang diatur dalam Pasal 534 sampai dengan Pasal 544a, maka tanggung jawab pengangkut terhadap peristiwa tubrukan diatur dalam ketentuan dalam Pasal 535, Pasal 536, Pasal 537 dan Pasal 538, yakni:

Pasal 535

“Apabila tubrukan disebabkan karena suatu kejadian yang tak disengaja atau disebabkan karena keadaan memaksa, atau pula apabila ada keraguan tentang sebab-sebabnya penubrukan itu, maka segala kerugian dipikul oleh mereka yang menderitanya.”

Pasal 536

“Apabila penubrukan itu disebabkan karena salahnya salah satu kapal yang bertubruk, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugiannya.”

Pasal 537

“Apabila penubrukan itu disebabkan karena kesalahan dari kedua belah pihak, maka tanggung jawab daripada para pengusaha kapal-kapal itu adalah menurut imbang kesalahan mereka masing-masing.”

Pasal 538

“Apabila sebuah kapal yang sedang ditarik, karena salahnya kapal yang menarik melakukan suatu penubrukan, maka di samping pengusaha dari kapal yang belakangan ini, si pengusaha kapal yang ditarik bertanggung jawab secara tanggung menanggung untuk kerugian yang ditimbulkannya.”

Dalam hal pengangkutan penumpang, perusahaan pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang di dalam kapal. Pengangkut orang tidak hanya berkewajiban untuk mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan, tetapi harus berusaha semaksimal mungkin menyampaikan penumpang dengan selamat di tempat tujuan. Pengangkut berkewajiban untuk menjaga keamanan penumpang mulai saat masuk kapal sampai saat keluar kapal (Pasal 522 ayat (1)).¹⁰³

Bila kewajiban tersebut tidak dapat dipenuhi, maka pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena luka, yang didapat oleh penumpang karena pengangkutan itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh:

- (1) Suatu kejadian, yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindari; atau
- (2) Salahnya penumpang sendiri (Pasal 522 ayat (2)).

Apabila luka itu menyebabkan matinya si penumpang, maka si pengangkut wajib memberikan ganti kerugian, yang karenanya diderita oleh suami/istri, anak dan orang tua si penumpang (Pasal 522 ayat (3)). Apabila si penumpang itu diangkut berdasarkan suatu perjanjian dengan pihak ketiga, maka si pengangkut bertanggung jawab, baik terhadap pihak ketiga maupun terhadap penumpang serta ahli warisnya (Pasal 522 ayat (4)).

Selain itu, pengangkut juga bertanggung jawab terhadap:¹⁰⁴

- (1) Segala perbuatan buruhnya dalam pengangkutan;
- (2) Segala benda yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan (Pasal 523).

¹⁰³ *Ibid*, hal. 262.

¹⁰⁴ *Ibid*, hal. 263.

Jenis kerugian yang dapat diberikan ganti kerugian oleh perusahaan pengangkut kepada penumpang yang mengalami musibah sesuai dengan Kitab Undang-undang Hukum Dagang adalah sebagai berikut:

- (1) Perusahaan pengangkut diwajibkan memberikan ganti kerugian yang disebabkan karena luka, yang didapat oleh penumpang akibat dari proses pengangkutan, kecuali bila dapat dibuktikan bahwa luka yang timbul disebabkan oleh suatu kejadian yang selayaknya tak dapat dicegah maupun dihindari atau luka tersebut timbul karena kesalahan dari penumpang tersebut (Pasal 522 ayat (2)).
- (2) Perusahaan pengangkut diwajibkan memberikan ganti kerugian terhadap luka yang menyebabkan kematian penumpang (Pasal 522 ayat (3)).
- (3) Perusahaan pengangkut diwajibkan memberikan ganti kerugian terhadap penumpang yang diangkut berdasarkan perjanjian dengan pihak ketiga (Pasal 522 ayat (4)).
- (4) Perusahaan pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian terhadap kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan dalam pengangkutannya, kecuali dapat dibuktikan bahwa keterlambatan tersebut karena suatu kejadian yang tidak dapat dicegah (Pasal 528).

Dari ketentuan-ketentuan tersebut, maka dapat dilihat bahwa pengusaha kapal tetap memiliki tanggung jawab kerugian walaupun yang melakukan perbuatan langsung adalah Nakhoda.

3.1.3.2 Pengaturan di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Mengenai tanggung jawab pengangkut, juga diatur dalam Pasal 40 sampai dengan Pasal 41 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam Pasal 40 ayat (1) disebutkan bahwa:

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.”

Selanjutnya dalam Pasal 40 ayat (2) disebutkan bahwa:

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen

muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.”

Suatu tanggung jawab yang akan membebani perusahaan pengangkut akan muncul apabila terdapat suatu akibat yang telah dilakukan oleh perusahaan angkutan. Akibat-akibat tersebut diatur di dalam Pasal 41 ayat (1), yakni bahwa akibat yang ditimbulkan sebagai akibat dari pengoperasian kapal, berupa:

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
atau
- d. kerugian pihak ketiga.

Selanjutnya pada Pasal 41 ayat (2) dinyatakan bahwa:

“Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.”

Pada ayat (3) dinyatakan pula bahwa:

“Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Inti dari pasal 41 ini adalah bahwa tanggung jawab pengangkut meliputi semua kejadian yang menimpa penumpang, musnah atau rusaknya muatan, keterlambatan penumpang, musnah atau rusaknya muatan, keterlambatan penumpang dan muatan, serta kerugian pihak ketiga. Dan segala akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya tersebut wajib diasuransikan (Pasal 54). Sehingga apabila pengoperasian kapal menyebabkan luka pada penumpang yang diangkutnya, perusahaan pengangkut bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada pihak tersebut.

Perusahaan pengangkut atau pemilik kapal di dalam peristiwa kecelakaan kapal memiliki kewajiban juga. Kewajiban tersebut salah satunya adalah kewajiban untuk menghadirkan Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal ke persidangan Mahkamah Pelayaran baik sebagai tersangkut ataupun sebagai saksi (Pasal 254 ayat (2)). Bila pemilik atau operator kapal tersebut tidak melaksanakan

kewajiban tersebut, maka dapat dikenakan sanksi berupa peringatan, pembekuan izin, atau pencabutan izin (Pasal 254 ayat (3)).

3.1.3.3 Pengaturan di dalam *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels 1910*

Hingga saat ini cukup banyak perjanjian internasional di bidang pelayaran laut yang telah berhasil disepakati. Salah satunya adalah *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels*. Konvensi ini memfokuskan pada pengaturan mengenai beban tanggung jawab atas terjadinya suatu kecelakaan kapal, khususnya tubrukan kapal (*collision*).¹⁰⁵ Tujuan dari pembentukan konvensi ini adalah untuk memberikan kejelasan hukum mengenai tanggung jawab kerugian bila terjadi suatu tubrukan kapal dimanapun tubrukan kapal tersebut terjadi.

Bila terjadi suatu kecelakaan pada suatu kapal akibat tubrukan kapal (*collision*), Nakhoda, Awak Kapal dan bahkan perusahaan pengangkut tidak dapat lepas tangan begitu saja karena di dalam ketentuan secara internasional sudah ada yang membahas mengenai hal tersebut. Mereka harus dapat bertanggung jawab secara pidana, perdata maupun administratif.

Di dalam konvensi ini, pertanggungjawaban yang dibebankan kepada perusahaan pengangkut lebih mengarah kepada pertanggungjawaban perdata. Permasalahan tersebut diatur jelas di dalam *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels 1910*. Di dalam konvensi ini terdapat ketentuan-ketentuan penting mengenai pembebanan tanggung jawab terhadap pihak-pihak yang berhubungan dengan tubrukan kapal, antara lain:¹⁰⁶

- a) Tanggung Jawab Perdata, dimana tanggung jawab tersebut dibebankan kepada Perusahaan Pengangkut (*Ship Owner*) atas ganti rugi yang diakibatkan tubrukan dengan kapal lain atau benda lainnya.

¹⁰⁵ Chandra Motik Yusuf Djemat, *Himpunan Konvensi/Peraturan Internasional tentang Hukum Laut Jilid 1*, (Jakarta: PT KBM, 1986), hal. 113-120.

¹⁰⁶ Adonis Radjab, "Collision Accident on The Sea", indonesianship.com/news/kapal-tubrukan-di-laut/, diunduh 19 Juni 2010.

- b) *Fault Liability* atau biasa disebut ketidakcakapan dalam bertugas, merupakan pembebanan tanggung jawab akibat kelalaian atau ketidakcakapan Nakhoda atau Awak Kapal dalam melaksanakan tugas sehingga mengakibatkan terjadinya tubrukan. Kapal yang pada kenyataannya memang bersalah berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada kapal yang tidak bersalah.
- c) *No Fault No Liability*, merupakan kebalikan dari *Fault Liability*, artinya bahwa kapal yang tubrukan karena kesalahan kapal lain tidak dibebankan tanggung jawab untuk membayar kerugian karena kapalnya tidak bersalah.
- d) *Both to Blame*, dimana kedua kapal dalam keadaan sama-sama melakukan kesalahan sehingga terjadi suatu tubrukan. Karena kesalahan dilakukan oleh masing-masing pihak, maka keduanya bertanggung jawab secara bersama secara proporsional sesuai tingkat kesalahan masing-masing.

Namun konvensi ini belum diratifikasi di Indonesia sehingga di dalam praktek penegakan hukum di bidang kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang melakukan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal, belum menggunakan ketentuan ini sebagai acuan dalam memberikan putusan. Dalam kasus yang sama, Mahkamah Pelayaran menggunakan dasar hukum nasional, yakni Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD). Indonesia belum banyak menggunakan konvensi internasional sebagai acuan dalam melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal sehingga ketentuan di dalam Konvensi ini tidak banyak digunakan sebagai acuan, terlebih lagi konvensi ini belum diratifikasi oleh pemerintah sehingga di dalam skripsi ini juga tidak banyak menggunakan *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels* 1910 sebagai acuan dalam analisa tubrukan kapal.

3.2 Mahkamah Pelayaran

Tanggung jawab yang dibebankan kepada Nakhoda dan Perusahaan Pengangkut atas peristiwa kecelakaan kapal baru timbul setelah adanya putusan

dari Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa awak kapal bersalah menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan kapal di laut. Dalam kegiatan pelayaran, apabila terjadi suatu kecelakaan kapal, maka tahapan yang harus dilakukan adalah pemeriksaan awal. Apabila berkas-berkas di dalam pemeriksaan awal telah memenuhi syarat untuk dilanjutkan, maka pemeriksaan akan masuk pada tahap pemeriksaan lanjutan. Namun, sebelum memasuki pada tahapan-tahapan tersebut akan dijelaskan mengenai dasar hukum pembentukan Mahkamah Pelayaran di Indonesia.

3.2.1 Dasar Hukum Pembentukan Mahkamah Pelayaran

Dalam KUHD, Mahkamah Pelayaran diatur dalam pasal 373a KUHD, sebagai lembaga peradilan yang berwenang memeriksa dan memutus perkara yang timbul karena seorang nakhoda telah melakukan kesalahan terhadap kapal, muatan atau penumpang (Pasal 373a ayat (1) KUHD¹⁰⁷). Dalam Pasal 373a tersebut tidak mengatur tentang organisasi Mahkamah Pelayaran yang dimaksud, wewenang, hak dan kewajibannya, tetapi hanya menyinggung sedikit tentang wewenang Mahkamah Pelayaran itu untuk memeriksa dan memutus perkara seorang nakhoda yang melakukan kesalahan atau suatu kealpaan yang kasar terhadap kapal, muatan atau penumpang (Pasal 342 ayat (2) KUHD).

Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran merupakan panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.¹⁰⁸ Undang-undang ini tidak mengatur secara tegas mengenai Mahkamah Pelayaran dalam pasal-pasalnyanya. Dalam Pasal 251 hanya menyebutkan mengenai fungsi dari Mahkamah Pelayaran untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda.

¹⁰⁷ Pasal 373a ayat (2): “Seorang Nakhoda yang terhadap kapal muatan atau para penumpang telah melakukan sesuatu kesalahan, iapun dengan keputusan Mahkamah Pelayaran, selama suatu waktu tertentu, yang tidak melebihi dua tahun, dapat dipecat dan kekuasaannya untuk berlayar sebagai nakhoda dalam sebuah kapal Indonesia.” Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), hal. 112.

¹⁰⁸ Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, Ps. 1 angka 58, hal. 22.

Lembaga Mahkamah Pelayaran ini ditegaskan sebagai murni lembaga pemerintah dan bukan sebuah lembaga peradilan sebagaimana diatur dalam Undang-undang Pokok Kekuasaan Kehakiman.

Sebagaimana dikemukakan dalam Pasal 251 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga yang ditunjuk untuk melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal. Pemeriksaan dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pimpinan kapal dan/atau Perwira Kapal dalam kaitan terjadinya kecelakaan kapal. Hasil pemeriksaan tersebut kemudian akan dipakai sebagai pedoman langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan yang sama. Di samping itu, pemeriksaan dimaksudkan sebagai suatu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan.¹⁰⁹

Dalam menjalankan tugasnya, Mahkamah Pelayaran berlandaskan beberapa ketentuan, yakni:

1. Keputusan Presiden No. 28 Tahun 1971 tentang Susunan, Keanggotaan Mahkamah Pelayaran.
2. Keputusan Menteri Perhubungan No. PM./3//4Phb-74 tanggal 6 Agustus 1974 tentang Pengaturan Tata Cara Kerja Hubungan antara Departemen Perhubungan dan Mahkamah Pelayaran.
3. Keputusan Menteri Perhubungan No. PM.5//Phb-74 tanggal 6 Agustus 1974 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi dan Susunan Organisasi Sekretariat Mahkamah Pelayaran.
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.57//05/Phb-78 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepaniteraan Mahkamah Pelayaran.
5. Keputusan Presiden No. 32 Tahun 1984 tentang Susunan Keanggotaan Mahkamah Pelayaran.

¹⁰⁹ Prof. Dr. Hj. Etty R. Agoes, S.H., LL.M. *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-undangan tentang Yuridiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*. (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, 2005), hal 20.

6. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
7. Keputusan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 1999 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran.
8. Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal.

3.2.2 Kedudukan, Peran dan Fungsi Mahkamah Pelayaran

Laporan-laporan kecelakaan pelayaran sering didominasi oleh permasalahan teknis, seperti kapal tenggelam dan kapal tubrukan. Hal itu terjadi akibat dari aktivitas operasi yang tidak reliable. Di kapal-kapal itu alat-alat keselamatan tidak dipelihara sehingga menurut penelitian pada umumnya tiga dari empat alat keselamatan tidak berfungsi. Kondisi kapal seperti ini terutama pada kapal yang melayani pelayaran penumpang dan penyeberangan. Sementara itu, penanganan insiden kecelakaan kapal masih bersifat administratif dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan akar permasalahan keselamatan pelayaran.

Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga pemerintah yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Walaupun secara struktural, Mahkamah Pelayaran berada di bawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut tetapi Mahkamah Pelayaran bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan. Tugas pokok dari Mahkamah Pelayaran adalah melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi untuk melaksanakan penelitian sebab-sebab kecelakaan kapal penelitian ada atau tidak, adanya kesalahan dan/atau kelalaian dalam penetapan standar profesi. Selain itu melakukan penjatuhan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut. Seluruh tugas dan fungsi dari Mahkamah Pelayaran tersebut bertujuan untuk mewujudkan penegakan hukum di bidang keselamatan pelayaran.¹¹⁰

¹¹⁰ Mahkamah Pelayaran, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, (Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2009), hal. 3.

3.2.3 Yurisdiksi Mahkamah Pelayaran

Dalam kaitan dengan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran hanya memberikan sanksi administratif yang dapat berupa teguran tertulis, penangguhan sementara ijazah pihak yang bersalah, setelah melalui proses persidangan di muka Mahkamah termaksud tata cara pembuktian dan kesalahan. Jika melihat kepada aturan-aturan yang melandasi Mahkamah Pelayaran, jelas bahwa Mahkamah Pelayaran saat ini bukan merupakan badan peradilan dan kedudukannya pun tidak dalam lingkungan peradilan umum.

Dengan demikian, sesungguhnya Mahkamah Pelayaran tidak memiliki yurisdiksi untuk memutus perkara yang berkaitan dengan aspek keperdataan (seperti tanggung jawab pengangkut, ganti rugi atau kompensasi ekonomi) atau aspek pidana, sekalipun timbul kaitannya dengan kecelakaan kapal. Hal ini karena masalah-masalah tersebut merupakan yurisdiksi peradilan umum. Oleh sebab itu, yurisdiksi dan kompetensi dari Mahkamah Pelayaran belum dapat disetarakan dengan sebuah lembaga peradilan maritim atau yang lazim disebut dengan Mahkamah Maritim.¹¹¹ Jika dilihat, Mahkamah maritim tersebut meskipun memiliki objek yurisdiksi yang sama, yaitu berkaitan dengan terjadinya insiden kecelakaan kapal, akan tetapi kewenangannya memang jauh lebih lengkap.¹¹²

Lembaga peradilan maritim ini perlu memiliki yurisdiksi yang mencakup semua aspek hukum yang ditimbulkan dari kegiatan pelayaran, tetapi tidak terbatas hanya persoalan yang sifatnya administratif profesi kepelautan dan teknis pelayaran melainkan juga bisa menangani masalah-masalah keperdataan, ekonomi, pidana, lingkungan dan juga administrasi. Pembentukan institusi peradilan maritim inidianggap sangat mendesak karean saat ini dunia peradilan di Indonesia sedang menjalani proses pembaruan, khususnya berkenaan dengan perbaikan kinerja dan manajemen lembaga peradilan yang sudah ada.

¹¹¹ Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court*, yang berada di beberapa negara seperti di Inggris dan Amerika Serikat, memiliki yurisdiksi yang sangat luas, yaitu “*admiralty courts, also known as maritime courts, are courts exercising jurisdiction over all maritime contracts, torts, injuries and offenses...*” Prof. Dr. Hj. Etty R. Agoes, S.H., LL.M. *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-undangan tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*. (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, 2005), hal. 37.

¹¹² *Ibid.*, hal. 39.

3.2.4 Tata Cara Pemeriksaan Lanjutan Terhadap Kecelakaan Kapal

Pemeriksaan menurut Pasal 221 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal terdiri dari dua hal, yakni:

- a. Pemeriksaan kecelakaan kapal pendahuluan yang dilakukan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri, dalam hal ini dapat dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk. Pemeriksaan ini dimaksudkan untuk mencari keterangan atau bukti-bukti awal terjadinya kecelakaan kapal.
- b. Pemeriksaan lanjutan dilaksanakan berdasarkan hasil evaluasi oleh pejabat yang bersangkutan, yaitu bahwa berdasarkan pemeriksaan pendahuluan ada dugaan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan tersebut. Dalam hal ini pemeriksaan lanjutan dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran.¹¹³

Menurut Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang merupakan peraturan pelaksana dari Pasal 218 UU No. 17/2008. Peraturan ini selain merupakan peraturan atribusi dari Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, juga merupakan upaya pembaharuan terhadap ketentuan-ketentuan yang telah ada sebelumnya yang terpisah-pisah dalam beberapa peraturan, yaitu:

- a. Ordonasi Kapal Tahun 1935;
- b. S. 1947 – 66 mengenai perubahan/penyempurnaan tugas dan wewenang pemeriksaan dalam sidang dan pembela/kuasa hukum tersangkut dan pemeriksaan kembali;
- c. S. 1949 – 103 tentang perubahan perijinan pemberitahuan bagi Ketua, Anggota dan Sekretaris dari *Raad voor de Scheepvaart* yang akan pergi ke luar kota;
- d. Keputusan Presiden No. 28 Tahun 1971 tentang Perubahan Susunan Keanggotaan Mahkamah Pelayaran yang kemudian diubah lagi dengan

¹¹³ *Ibid.*, hal. 21.

- Keputusan Presiden No. 32 Tahun 1984 tentang Susunan Keanggotaan Mahkamah Pelayaran;
- e. Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 3/U/PHB-74, tanggal 6 Agustus 1974, yang mengatur Tata Cara Kerja dan Hubungan antara Departemen Perhubungan dengan Mahkamah Pelayaran;
 - f. Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 57/U/PHB-74, tanggal 6 Agustus 1974 yang mengatur tentang Kedudukan Pelayaran dan Sekretariat Mahkamah pelayaran yang disempurnakan kembali dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 57/OT/PHB-78, tanggal 8 Maret 1978;
 - g. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 109/U/PHB-82 tentang Petunjuk Umum untuk Syahbandar.¹¹⁴

Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 199b terdiri dari 7 Bab dan 60 pasal. Menurut peraturan pelaksana ini, kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda dan kapal kandas. Lingkup berlakunya pemeriksaan kecelakaan kapal menurut peraturan ini adalah semua kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah perairan Indonesia dan kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Kecelakaan kapal yang diperiksa menurut Pasal 2 PP No. 1 tahun 1998 adalah kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 UU No. 17/2008. Sedangkan ketentuan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia merupakan upaya tanggap terhadap banyaknya kapal yang berbendera asing yang berada di dalam perairan Indonesia. Karena dengan banyaknya kapal berbendera asing yang masuk ke wilayah Indonesia maka potensi terjadinya kecelakaan kapal di wilayah ini kemungkinan akan meningkat. Atas dasar pertimbangan ini, maka ketentuan pemeriksaan kecelakaan kapal dianggap perlu diterapkan terhadap lalu lintas kapal-kapal yang memasuki atau sedang berada di perairan Indonesia, sekalipun kapal-kapal yang mengalami kecelakaan itu berbendera asing.

¹¹⁴ *Ibid.*, hal 22.

Pemeriksaan kecelakaan kapal meliputi pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan. Ketentuan sama dengan ketentuan tentang pemeriksaan kapal dalam Ordonansi *Raad voor de Sheepvaart* S. 1934 No. 215. Pasal 4 PP No. 1 Tahun 1998 ini menyatakan bahwa: “Setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui di kapalnya terjadi kecelakaan kapal sesuai batas kemampuannya, wajib melaporkan kecelakaan kapal kepada Syahbandar pelabuhan terdekat atau perwakilan Republik Indonesia terdekat.

Dalam Pasal 5 PP No. 1 Tahun 1998 juga mengatakan bahwa nakhoda atau pemimpin kapal yang (a) kapalnya mengalami kecelakaan kapal; (b) menyebabkan kapal lain mendapat kecelakaan kapal; (c) mengetahui kapal lain mendapat kecelakaan kapal; dan (d) membawa awak kapal atau penumpang dari kapal yang mengalami kecelakaan kapal, wajib melaporkan adanya kecelakaan kapal kepada Syahbandar terdekat dan juga kepada perwakilan Pemerintah Republik Indonesia terdekat apabila peristiwa kecelakaan tersebut terjadinya di luar wilayah perairan Indonesia.

Atas dasar laporan kecelakaan kapal, pejabat yang memiliki wewenang untuk melakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal adalah Syahbandar dan/atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan.¹¹⁵ Hasil pemeriksaan pendahuluan dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan yang disampaikan secara tertulis kepada Menteri Perhubungan dengan dilampiri kesimpulan hasil pemeriksaan pendahuluan, yakni memuat pendapat mengenai sebab-sebab kecelakaan.

Jika Menteri berpendapat bahwa ada dugaan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, maka dalam jangka waktu 14 hari setelah diterimanya laporan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, Menteri meminta Mahkamah Pelayaran untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Hasil pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran dalam

¹¹⁵ Pasal 221 ayat (1): “Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk.” Indonesia, *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, hal. 110.

jangka waktu 180 hari disampaikan kepada Menteri Perhubungan dan ara pihak yang terkair dengan kecelakaan kapal.

Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 memiliki beberapa perubahan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2004. Namun, Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal pada dasarnya tidak mengubah secara substansial kewenangan Mahkamah Pelayaran, akan tetapi hanya mengubah beberapa ketentuan dalam PP No. 1 Tahun 1998, khususnya menyangkut organisasi Mahkamah Pelayaran. Ketentuan yang diubah adalah Pasal 23, Pasal 24, Pasal 28 dan penambahan Pasal 57A yang berkaitan dengan masa pensiun personel Mahkamah Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan juga mengatur tugas wewenang Mahkamah Pelayaran. Dalam Psl 88 PP No. 51 Tahun 2002 menyatakan sebagai berikut:

- (1) Setiap terjadi kecelakaan kapal, nakhoda dan/atau pemilik kapal pada kesempatan pertama wajib melaporkannya kepada syahbandar di pelabuhan terdekat atau kepada perwakilan Republik Indonesia terdekat apabila kecelakaan terjadi di luar negeri.
- (2) Untuk setiap kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib diadakan pemeriksaan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.
- (3) Hasil pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dibuat dalam berita acara pemeriksaan pendahuluan dan apabila perlu dapat dibuat dalam berita acara pemeriksaan tambahan.
- (4) Hasil pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) harus dievaluasi dan dinilai dengan tujuan:
 - a. Meningkatkan penyelenggaraan keselamatan kapal;
 - b. Menentukan apakah sertifikat kapal yang bersangkutan masih dapat diberlakukan;
 - c. Menentukan perlu tidaknya dilakukan pemeriksaan lanjutan.
- (5) Berita acara pemeriksaan pendahuluan dan/atau berita acara pemeriksaan tambahan, setelah dilengkapi dokumen dan data pendukung lainnya sehubungan dengan terjadinya kecelakaan kapal dikirimkan kepada

Menteri paling lambat 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal pemeriksaan berakhir.

- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan, pemeriksaan kecelakaan kapal, pembuatan berita acara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) diatur dengan keputusan Menteri.

Selanjutnya dalam ketentuan Pasal 89 PP No. 51 Tahun 2002 tersebut dinyatakan sebagai berikut:

- (1) Terhadap hasil pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 88 dapat dilakukan pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran.
- (2) Pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan untuk mengambil keputusan tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan menjatuhkan sanksi administrasi terhadap awak kapal.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai lembaga, tata cara pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur tersendiri dalam Peraturan Pemerintah.

BAB IV
ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN NO. 973/051/XII/MP-08 TENTANG TUBRUKAN KM. MARINA NUSANTARA DENGAN TK. BAMARA 6 SA YANG DIASIS OLEH TB. PATIH-III DI ALUR SUNGAI BARITO BANJARMASIN

4.1 Kasus Posisi

4.1.1 Sinopsis

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.20 WITA terjadi kecelakaan Kapal Laut di alur pelayaran Sungai Barito Banjarmasin. Kapal Penyeberangan (*ferry*) berbendera Indonesia Kapal Motor (KM) MARINA NUSANTARA dalam pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju Pelabuhan Trisakti Banjarmasin telah bertubrukan dengan Tongkang (TK) CB1211 yang ditarik Kapal Tunda berbendera Indonesia *Tug Boat* (TB) BAMARA-6SA dan di-*assist* oleh *Tug Boat* (TB) PATIH-III, yang bertolak dari Pelabuhan Klanis Kalimantan Tengah menuju Pelabuhan Mekar Putih Pulau Laut.

Kondisi pada saat kejadian tubrukan adalah cuaca berawan dengan kecepatan angin 5-10 knot¹¹⁶ dari arah Timur Laut. Kecepatan arus laut 5-15 cm/detik dari arah Barat Laut. Tinggi gelombang laut maksimum berada pada angka 0,75-1,25 meter.

Dari informasi yang diperoleh, KM. MARINA NUSANTARA berjalan beriringan dengan KM. KUMALA yang sama-sama berasal dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dengan tujuan Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Pada tanggal tersebut, kedua posisi kapal ini berada di Muara Sungai Barito. Bersamaan dengan itu, dari arah depan atau arah Sungai Barito terdapat sebuah kapal tongkang (TK. CB1211) bermuatan batu bara.

Kapal tongkang yang ditarik TB. BAMARA-6SA ini bermaksud menuju keluar alur karena di depannya terdapat dua buah kapal penumpang. Nakhoda dari TB. BAMARA-6SA mengurangi kecepatan dan sempat berhenti sejenak untuk memberikan kesempatan kepada kedua kapal tersebut (KM. MARINA NUSANTARA dan KM. KUMALA) untuk memasuki Sungai Barito. Pertama,

¹¹⁶ 1 knot: satuan kecepatan kapal dalam mil laut per jam. 1 Knot = 1.852 km/jam.

KM. KUMALA, yang tepat berada di depan KM. MARINA NUSANTARA, berjalan perlahan memasuki Sungai Barito. Selanjutnya, KM. MARINA NUSANTARA memasuki Sungai Barito tetapi entah kenapa tiba-tiba posisi haluan TK. CB1211 sudah berada di tengah-tengah alur pelayaran sehingga KM. MARINA NUSANTARA tidak dapat menghindari tubrukan dengan TK. CB1211. TK. CB1211 seharusnya tetap dalam posisi diam di tempatnya sampai KM. MARINA NUSANTARA melewati alur pelayaran tersebut.

Akibat dari tubrukan tersebut adalah kedua kapal mengalami kerusakan tetapi tidak terdapat korban jiwa manusia. KM. MARINA NUSANTARA mengalami kerusakan pisang-pisang kanan haluan robek 4 meter, tangki ceruk depan (*fore peak tank*) berlubang dan tangki pada depan (*bowthruster*) berlubang +/- 10 cm, sedangkan TB. CB1211 kerusakan pada pengatur rantai kanan kapal terlepas dan lambung kanan haluan penyok sedalam 50 cm panjang 4 m. Walaupun bagian kapal ada yang terkoyak, Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA tetap menjalankan kapal menuju Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Pada pukul 13.20 WITA, KM. MARINA NUSANTARA berhasil bersandar di pelabuhan.

4.1.2 Berita Acara Kecelakaan Kapal dan Kronologis Kejadian

a. KM. MARINA NUSANTARA (PT. PRIMA VISTA)

Pada hari Sabtu tanggal 3 Mei 2008 pukul 09.02 WIB, KM. MARINA NUSANTARA dalam pelayaran dari Surabaya menuju Banjarmasin mengalami tubrukan dengan TK. CB1211 yang ditarik oleh TB. BAMARA-6SA dengan kronologis sebagai berikut:

- 04.00 WIB: KM. MARINA NUSANTARA tiba buoy luar berlabuh menunggu air laut pasang.
- 07.45 WIB: KM. MARINA NUSANTARA mulai bergerak masuk alur muara Sungai Barito.
- 08.06 WIB: Pandu naik KM. MARINA NUSANTARA atas nama Bapak Temmy K. S.

- 08.06 WIB: KM. MARINA NUSANTARA pada posisi melintang buoy No. 9 dan 10 mengatur kecepatan persiapan belok kanan sambil mengadakan komunikasi dengan kapal-kapal yang keluar alur menuju buoy No. 9 dan 10 untuk persiapan papasan. KM. MARINA NUSANTARA memutuskan untuk papasan kanan-kanan dengan TB. BAMARA-6SA dengan tarikan tongkang batu bara CB1211 yang masih dalam posisi *zero-zero*.
- 09.00 WIB: KM. MARINA NUSANTARA persiapan belok kiri menuju *zero-zero* dan papasan kanan-kanan dengan TB. BAMARA-6SA dan tarikannya maka mesin kiri mundur setengah dan mesin kanan maju pelan sekali akan tetapi haluan kapal sulit belok ke kiri karena buritan KM. MARINA NUSANTARA terbawa arus pasang pada saat itu. Pada saat yang sama pula KM. MARINA NUSANTARA mendapatkan TK. CB1211 yang ditarik TB. BAMARA-6SA berada pada posisi tengah alur. Untuk menghindari terjadinya tubrukan, maka KM. MARINA NUSANTARA mengurangi kecepatan dengan cara *stop* mesin kanan dan langsung dua mesin mundur penuh dinyalakan dan dibantu dengan buang jangkar kanan.
- 09.02 WIB: Terjadi tubrukan antara haluan kanan KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB1211 yang mengakibatkan kerusakan pada KM. MARINA NUSANTARA pada pisang-pisang haluan kanan robek sepanjang 4 meter, tangki *fore-peak* berlubang sepanjang 40 cm dan lebar 40 cm dan tangki ruang *bow-thruster* lubang kurang lebih 10 cm.
- 09.20 WIB: Crew KM. MARINA NUSANTARA mengadakan pemeriksaan terhadap kerusakan yang terjadi dan dinyatakan masih aman untuk melakukan perjalanan.
- 09.45 WIB: KM. MARINA NUSANTARA angkat jangkar untuk mulai bergerak kembali melanjutkan pelayaran.

- 10.35 WIB: Jangkar KM. MARINA NUSANTARA berhasil terangkat dan kapal melanjutkan pelayaran kembali menuju Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.
- 12.24 WIB: KM. MARINA NUSANTARA tiba di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan selesai sandar kanan.

b. TB. BAMARA-6SA dan TK. CB1211 (PT. BATUAH ABADI LINES)

Pada tanggal 3 Mei 2008 jam 10.00 WITA terjadi tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB1211 yang ditarik TB. BAMARA-6SA dengan kronologis sebagai berikut:

Tanggal 3 Mei 2008 jam 03.10 WITA, TB. BAMARA-6SA berangkat dari Pelabuhan Trisakti Banjarmasin menuju Pelabuhan Taboneo dengan menarik TK. CB1211 yang bermuatan batubara. Pada jam 03.35 WITA, TB. BAMARA-6SA yang sudah tersambung dengan TK. CB1211 melakukan perjalanan dan di dalam perjalanan TK. CB1211 kandas dan TB. BAMARA-6SA berusaha terus untuk menarik dan melepaskan TK. CB.1211 dari kekandasan. Namun usaha tersebut tidak berhasil. Pada saat TK. CB1211 masih dalam keadaan kandas dan pada saat itu bersamaan pula KM. KUMALA dan KM. MARINA NUSANTARA masuk menuju Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan TB. BAMARA-6SA menginformasikan bahwa TK. CB1211 kandas dan tidak dapat bergerak. Pada saat itu KM. KUMALA dapat melewati alur dengan aman, selang waktu 10 menit KM. MARINA NUSANTARA melintas dengan kecepatan +/- 5 knot dan langsung menubruk TK. CB1211 yang sedang kandas. Adapun cuaca saat itu angin bertiup dengan kecepatan 5-8 knot dan arus pada saat itu bergerak dengan kecepatan +/- 1 knot. Kerusakan yang terjadi pada TK. CB1211 adalah rantai pengatur kanan TK. CB1211 terlepas dan *sideboard* sebelah kanan depan penyok +/- 5- cm.

c. TB. PATIH III (PT. BATUAH ABADI LINES)

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 02.20 WITA setelah mengangkat jangkar, kapal bergerak ke Dermaga Trisakti untuk mengambil pandu laut. Pada pukul 03.15 WITA, pandu laut naik ke kapal TK. CB1211 dan TB. BAMARA-6SA. Pada pukul 03.35 WITA, TB. PATIH III pasang tali tunda ke TB. BAMARA-6SA/TK. CB1211 dan langsung berangkat menuju alur muara Sungai Barito pada waktu tiba dibelokkan ke kanan menuju buoy No. 9 dan 10 di depan TB. PATIH III terdapat tiga tongkang yang sedang ditarik oleh masing-masing kapalnya mengalami masalah sehingga alur ditutup untuk sementara.

Di antara TB. PATIH II yang sedang menarik TB. Pm 202. Pada saat itu TB. PATIH I mencoba membantu TB. PATIH II keluar dari alur tetapi TB. PATIH I mengalami kegagalan karena pada saat itu ada 2 kapal penumpang sedang masuk mendekati buoy No. 9 dan 10 sedang alur setelah buoy tersebut tertutup oleh 3 tongkang dan TB. PATIH II. Agar alur dapat bebas maka TB. PATIH II harus dibebaskan dulu jadi sebagai nakhoda di TB. PATIH III mengambil inisiatif dan memberi tahu kepada TB. BAMARA-6SA untuk melepaskan tali tunda TB. PATIH III untuk segera membebaskan TB. PATIH II dari alur setelah disetujui oleh TB. BAMARA-6SA. Pada jam 09.25 WITA tali tunda dilepas dan TB. PATIH III langsung menuju keposisi TB. PATIH II.

Pada jam 09.45 WITA, TB. PATIH II langsung ditarik dan selanjutnya mengambil TB. PATIH I lagi kemudian berdua ditarik oleh TB. PATIH III ke tempat yang aman dari alur selanjutnya kedua kapal penumpang, yaitu KM. KUMALA dapat melewati alur dengan aman tetapi KM. MARINA NUSANTARA menubruk tongkangnya TB. BAMARA-6SA, yaitu TK. CB1211. Keadaan cuaca pada saat itu angin timur lemah, laut tenang dan aruh kerluar arah menenggara. Pada jam 10.25 WITA, tali tunda TB. PATIH III dipasang kembali ke TB. BAMARA-6SA/TK. CB1211 dan langsung ditarik keluar ke Taboneo.

4.2 Pertimbangan Hakim

Mahkamah Pelayaran atas dasar penelitian secara seksama terhadap seluruh berkas yang diterima dalam pemeriksaan pendahuluan dan terhadap berkas dan keretangan Tersangkut, para Saksi dan Saksi Ahli dalam sidang pemeriksaan lanjutan Mahkamah Agung yang diadakan di Banjarmasin pada tanggal 28 dan 28 Oktober 2008 sehubungan dengan tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB. 1221 ditunda oleh TB. BAMARA-6SA di-*assist* oleh TB.PATIH-III tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA di alir pelayaran Sungai Barito Banjarmasin, telah sampai pada pendapat sebagai berikut:

1. Tentang kapal, surat kapal dan awak kapal

KM. MARINA NUSANTARA merupakan kapal berbendera Indonesia dengan trayek Surabaya – Banjarmasin PP, tipe *Passanger Roro Cargo Ship*, panjang keseluruhan 980 meter, dengan klasifikasi Badan Klasifikasi Indonesia dengan No. Register 06922. Struktur kapa sesuai dengan peruntukannya dan tidak melebihi daya angkut. Surat-surat kapal terpenuhi dan jumlah awak kapal 29 orang.

TB. BAMARA-6SA merupakan kapal berbendera Indonesia, dengan tipe kapal tunda/*Towing Tug Boat*, dengan daerah pelayaran Indonesia. Surat-surat kapal terpenuhi dengan lengkap dan *valid*. Jumlah awak kapal pada saat kecelakaan adalah 10 orang.

TK. CB1211 merupakan kapal tongkang berbendera Indonesia dengan kalsifikasi Badan Klasifikasi Indonesia. Struktur kapal sesuai dengan peruntukan dan klasifikasinya. Dokumen dan surat kapal lengkap dan *valid*. Kapal tongkang tak bermesin dan tak berawak. Muatan dalam kapal tersebut melebihi kapasitas daya angkut kapal dan pilot tidak berada di kapal. Terdapat unsur kesalahan manusia dalam pemuatan yang berlebihan.

TB. PATIH III merupakan kapal berbendera Indonesia dengan klasifikasi Badan Klasifikasi Indonesia. Dokumen kapal telah

terpenuhi dengan baik. Pada saat kecelakaan, kapal dinahkodai oleh seorang nakhoda tanpa dibantu awak.

2. Tentang cuaca dan keadaan laut

- a. Menurut Badan Metereologi dan Geofisika Meteorologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok tanggal 19 November 2008 perihal analisis cuaca pada saat terjadinya tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB. 1211 ditunda TB. BAMARA-6SA pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA adalah sebagai berikut:

Cuaca : Berawan
 Arah dan kecepatan angin : Timur Laut 5-10 Knot
 Arah dan kecepatan arus : Barat Laut 5-15 cm/det
 Tinggi gelombang maximum : Tenggara 0,75-1,25 meter

- b. Menurut Buku Kepanduan Bahari Indonesia Jilid II Tahun 2000 halaman 23 Bab I tertulis sebagai :

Di Laut Jawa mulai dari Selat Sunda sampai Bujur Taka Rewaya, musim barat berpengaruh selama secepat bulan dan musim timur selama empat bulan. Musim Timur adalah kuat dan lebih lama dan bila lebih ke timur jumlah awan dan curah hujan berkurang. Musim timur pada umumnya lebih tetap daripada musim barat. Pendinginan sedikit saha di musim barat ombak dapat cepat berubah dan keadaan yang cerah dapat seketika menjadi buruk dan berkabut di atas laut tanpa ada tanda-tanda sebelumnya. Kekuatan terbesar dan arah angin musim barat di bagian barat-barat daya, dibagian tengah sedikit ke barat dan lebih mengarah sejalan dengan Laut Jawa. Arah angin pada musim barat adalah timur tenggara.

- c. Menurut keterangan para Tersangkut pada umumnya cuaca cerah angin tenang arus pasang.

3. Tentang muatan dan stabilitas kapal

- d. KM. MARINA NUSANTARA

Berdasarkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan No. PK. 650/20/3/Ad-Cob/07 yang dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Cirebon tertanggal 31 Agustus 2007 KM. MARINA NUSANTARA diijinkan tertanggal 31 Agustus 2007 KM. MARINA NUSANTARA diijinkan untuk mengangkut penumpang sejumlah 947 orang dengan rincian:

Awak kapal	: 29 orang
Penumpang tidur	: 134 orang
Penumpang geladak	: 657 orang
<u>Penumpang duduk</u>	<u>: 217 orang +</u>
Total	: 947 orang

Pada pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dihadapan sidang majelis Tersangkut maupun para Saksi menyatakan bahwa saat kapal bertolak dari pelabuhan Surabaya menuju Pelabuhan Surabaya menuju Pelabuhan Banjarmasin. Pada tanggal 2 Mei 2008 KM. MARINA NUSANTARA memuat penumpang sebanyak 150 orang dan mobil/kendaraan truk dan kendaraan kecil sebanyak 20 truk dan 25 kendaraan kecil. Sedangkan kapasitas muat untuk kendaraan dapat menampung kendaraan campuran sebanyak 60 kendaraan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa KM. MARINA NUSANTARA bertolak dari pelabuhan Surabaya tujuan Pelabuhan Banjarmasin pada tanggal 2 Mei 2008 tidak melebihi kapasitas muat yang diijinkan.

e. Tongkang CB. 1211

Berdasarkan Surat Ukur Internasional (1969) Np. 2904/II yang dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan

Banjarmasin tertanggal 13 November 2006 bahwa TK. CB. 1211 mempunyai ukuran pokok sebagai berikut:

Panjang : 109,44 meter
 Lebar : 27,50 meter
 Dalam : 6,50 meter

Dengan memperkirakan tebal plat geladak 15 mm, maka sarat maksimum, mesin panas dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} H &= 6,50 \text{ meter} \\ T &= 0,015 \text{ meter} + \\ &= 6,515 \text{ meter} \end{aligned}$$

Lambung timbul musim panas 1.010 meter.

Syarat maksimum 5,5 meter

Block Coofisien untuk tongkang adalah $C_b = 0,90$

Maka *displacement* tongkang :

$$109,44 \times 27,50 \times 5,5 \times 0,95 \times 1,025 = 16.118 \text{ tong}$$

$$\text{Berat tongkang kosong} = 4,835 \text{ ton}$$

$$\text{Daya muat tongkang} = 11,283 \text{ ton}$$

Berdasarkan laporan kecelakaan kapal:

Laporan pemanduan Kapal dan keterangan Tersangkut Nakhoda dan para Saksi dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dihadapkan Mahkamah Pelayaran mengatakan bahwa muatan TK. CB. 1211 berupa batubara curah dengan jumlah 13,107 ton.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa muatan tongkang CB. 1211 pada saat kejadian melebihi dari kapasitas angkut tongkang.

4. Tentang navigasi dan olah gerak
 KM. MARINA NUSANTARA

Kapal berangkat dari Pelabuhan Surabaya dan tiba pada pukul 04.00 WIB di buoy¹¹⁷ luar Pelabuhan Banjarmasin untuk menunggu air pasang pukul 07.45 WIB, KM. MARINA NUSANTARA bergerak masuk ke alur Sungai Barito dan pada pukul 08.06 WIB, Pandu di atas kapal dan berkomunikasi dengan kapal yang akan keluar termaksud TB. BAMARA dengan kesepakatan berpapasan kanan-kanan.

TONGKANG CB. 1211 yang ditarik TUNDA BAMARA-6SA

Tongkang dimuati muatan batubara dengan jumlah 13.107 M/T di pelabuhan Klanis (Kalimantan Tengah) untuk tujuan Taboneo (Pulau Laut) draf kapal depng 5.590 blok 5.710 kapal berlayar tanggal 1 Mei 2008 pukul 14.00 pelabuhan/pos kerja Klanis Mekar Putih (Kota Baru).

Tongkang dan *tug boat* tiba di Pelabuhan Banjarmasin dan berlabuh (di dalam) untuk menunggu air pasang dan melanjutkan perjalanan ke Mekar Putih. Tongkang dan *tug boat* bergerak saat air mulai pasang di alur (pukul 03.15) dan kandas di alur sungai saat air pada ketinggian 1,5 – 1,7 meter. Pada saat yang sama, KM. MARINA NUSANTARA lewat dengan posisi membujur ke poros alur/as masuk untuk mengolah gerakan kapalnya.

TB. PATIH-III

Pada tanggal 3 Mei 2008 pada pukul 03.35 WIB, TB. PATIH-III pasang tali tunda ke TB. BAMARA-6SA yang menggandeng TK. CB. 1211 dan langsung menuju alur. Pada saat berbelok kanan menuju buoy, nampak 3 buah tongkang yang sedang mengalami masalah (kandas) pelayaran.

TB. PATIH-III melihat TB. PATIH-II dan TB. PATIH-I. Namun, TB. BAMARA dan TK. CB. 1211 semakin merewang ke alur yang

¹¹⁷ Buoy adalah sebuah alat yang mengapung di laut yang digunakan untuk kepentingan tertentu. Dalam hal ini, buoy digunakan sebagai penanda alur pelayaran yang dapat dilalui oleh kapal. Bila kapal tidak mengikuti alur yang ditandai dengan buoy dapat mengakibatkan kapal tandas/karam karena kedalaman laut tidak dimungkinkan untuk dilalui oleh kapal.

akan dilewati kapal penumpang (KM. MARINA NUSANTARA). Dalam kondisi keterbatasan tenaga arus pasang KM. MARINA NUSANTARA lewat dan terjadi tubrukan. Selanjutnya kapal TB. PATIH-III dan TB. BAMARA-6SA melanjutkan pelayaran ke Taboneo.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA sudah berusaha dengan sungguh-sungguh untuk menghindari tubrukan tapi tidak berhasil karena pada saat itu KM. MARINA NUSANTARA berada pada posisi di pinggir alur yang kedalamannya tidak memadai akibat dari kandasnya TK. CB. 5211. Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA tidak menyiapkan *stand by* jangkar kiri, sesuai dengan kecakapan pelaut. Nakhoda TB. PATIH-I yang menjadi *assisst* TB. BAMARA-6SA tidak menyelamatkan terlebih dahulu TK. CB. 5211 dan menarik dari tengah alur ke sebelah Selatan agar tidak kandas di tengah alur, hal ini terjadi akibat dari sarat TK. CB. 5211.

5. Tentang sebab terjadinya tubrukan
KM. MARINA NUSANTARA

KM. MARINA NUSANTARA berangkat dari Pelabuhan Surabaya pada pukul 04.00 WIB di buoy luar Pelabuhan Banjarmasin untuk menunggu air pasang pukul 07.45 WIB, KM. MARINA NUSANTARA bergerak masuk alur Sungai Barito, pukul 08.06 pandu di atas kapal dan berkomunikasi dengan kapal yang akan keluar termaksud TB. BAMARA dengan kesepakatan berpapasan kanan-kanan.

Pada pukul 09.00 WIB pada saat KM. MARINA NUSANTARA belok kiri kapal melihat TB. BAMARA dan TK. CB. 1211 di posisi alur pelayaran. Pukul 09.02 kapal tubrukan karena KM. MARINA NUSANTARA tidak ada cukup ruangan untuk beroleh gerak.

TK. CB. 1211 yang digandeng TB. BAMARA-6SA

Tongkang dimuati muatan batubara dengan jumlah 13.107 M/T di pelabuhan Klanis (Kalimantan Tengah) untuk tujuan Taboneo (Pulau Laut) draf kapal depng 5.590 blok 5.710 kapal berlayar tanggal 1 Mei 2008 pukul 14.00 pelabuhan/pos kerja Klanis Mekar Putih (Kota Baru).

Tongkang dan *tug boat* tiba di Pelabuhan Banjarmasin dan berlabuh (di dalam) untuk menunggu air pasang dan melanutkan perjalanan ke Mekar Putih. Tongkang dan *tug boat* bergerak saat air mulai pasang di alur (pukul 03.15) dan kandas di alur sungai saat air pada ketinggian 1,5 – 1,7 meter.

Pada saat itu KM. MARINA NUSANTARA lewat dengan membujur membutuhkan poros alur/as alur masuk untuk mengolah gerakan kapalnya. Tubrukan tidak dapat dielakkan lagi. Hal ini dikarenakan ruang olah gerak kapal terbatas oleh posisi kandasnya TK. CB. 1211 di poros alur.

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.00 WITA, laju kapal 0 knot cuaca cerah, angin +/- 5-8 tenggara dan arah arus menenggara.

TB. PATIH-III

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 03.35 WITA, TB. PATIH-III sebagai tunda asis memasang tali tunda ke TB. BAMARA-6SA yang menggandeng TK. CB. 1211 dan langsung menuju alur, dengan maksud mengejar pasang naik. Namun, hal tersebut tidak disadari akan kondisi lokal yang berpasangan belum cukup untuk draft¹¹⁸ kapalnya, serat tidak diperhitungkan risiko adanya kapal lain dan kapal penumpang yang akan masuk.

¹¹⁸ Draft kapal atau dikatakan juga sebagai *sarat air kapal* adalah jarak vertikal antara garis air sampai dengan lunas kapal, semakin banyak muatan kapal semakin dalam kapal masuk kedalam air. Draft digunakan untuk menetapkan kedalaman alur pelayaran yang dilewati kapal serta kolam pelabuhan termasuk kedalaman air di dermaga.

Pada saat kapal berbelok ke kanan menuju buoy luar pelabuhan, nampak 3 buah tongkang yang sedang mengalami masalah (kandas) pelayaran. Nakhoda TB. PATIH-III melihat TB. PATIH-II dan TB. PATIH-I menghadapi masalah di alur, tanpa melihat risiko tunda dan tongkang diasisnya, maka TB. PATIH-III melepas tali tundanya dengan TB. BAMARA yang sedang menggandeng TK. CB. 1211.

Sementara TB. PATIH-III berhasil membebaskan TB. PATIH-II dan TB. PATIH-I. Namun, TB. BAMARA dan TK. CB. 1211 semakin merewang ke as alur yang akan dilewati kapal penumpang dan semakin kandas. *Tug boat* PATIH-III segera kembali ke tongkang CB. 1211, tetapi apa daya tongkang tidak bergerak walau dicoba dengan dua tunda.

Dalam kondisi kapal tunda keterbatasan tenaga dan arus pasang yang belum cukup untuk membebaskan tongkang, KM. MARINA NUSANTARA jenis *ferry cargo pessenger* lewat dan terjadi tubrukan. Selanjutnya kapal TB. PATIH-III dan TB. BAMARA-6SA memeriksa kerusakan kapalnya dan melanjutkan pelayaran ke Taboneo.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tubrukan yang terjadi antara lain sebagai berikut:

- a. Saat bertubrukan, KM. MARINA NUSANTARA tidak cukup ruang untuk mengolah gerak kapalnya dan TK. CB. 1211 yang ditarik TB. BAMARA-6SA kandas as alur pelayaran dan ditinggalkan oleh tunda asisnya TB. PATIH-III.**
- b. Arus dan pasang yang belum memadai untuk dilewati TK. CB. 1211 karena draft-nya yang dalam dan tenaga tundanya yang terbatas.**
- c. Lokal kondisi perairan navigasi yang terbatas.**
- d. Tunda *assist* yang menyimpang dari tugasnya dengan mengambil keputusan yang tidak tepat karena menganggap operasinal rutin.**

- e. **Pemuatan tongkang yang berlebihan tanpa melihat kondisi lokal pasang surut yang terbatas waktunya.**
- f. **Kesalahan dalam mengambil keputusan pada Nakhoda Kapal Tunda dan membiarkan kapal *assist*-nya merewang ke alur pelayaran.**

6. Tentang upaya penyelamatan

- a. Pada tanggal 3 Mei 2008 untuk menghindari tubrukan KM. MARINA NUSANTARA telah berusaha dengan mundur dua mesin dan legi jangkar tetapi tubrukan tetap terjadi pukul 10.02 WITA.
- b. TB. BAMARA-6SA dan TB. PATIH-III, telah berusaha menarik TK. CB. 1211 yang kandas, tetapi kapal tongkang tersebut tetap tidak bergerak karena beban muatan yang berlebih.
- c. Setelah terlepas dari tubrukan Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA perintahkan Mualim I dan Mualim III memeriksa kerusakan akibat tubrukan, yaitu lambung haluan sebelah kanan (*forpeak*) yang robek 45 cm x 50 cm dan ruang bowtruster +/- 40 cm x 4 cm, plat pisang-piang kanan robek 4,0 m x 40 cm pada posisi lambung robek/lekuk +/- 1,5 m di atas air.
- d. Setelah dilakukan pemeriksaan terhadap lambung kapal pada pukul 10.35 WITA, KM. MARINA NUSANTARA hibob jangkar dan meneruskan perjalanan ke Pelabuhan Trisakti Banjarmasin untuk menurunkan penumpang dan membongkar muatan dan kemudian dilakukan perbaikan terhadap kerusakan akibat dari tubrukan tersebut sehingga kapal kembali laik untuk berlayar.
- e. Selanjutnya kapal TB. PATIH-III dan TB. BAMARA-6SA memeriksa kerusakan kapalnya dan melanjutkan pelayaran ke Taboneo.

f. Dalam kecelakaan ini tidak terdapat korban manusia.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan setelah terjadinya tubrukan dan yang dilakukan Tersangkut Nakhoda dapat diterima.

7. Tentang kesalahan dan/atau kelalaian

Dalam hubungan kecelakaan tentang tubrukan KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB. 1211 yang ditarik TB. BAMARA-6SA dan di-*assist* TB. PATIH-III di alur Sungai Barito.

Pendapat Mahkamah Pelayaran bahwa:

KM. MARINA NUSANTARA:

- a. Nakhoda kurang mencermati kondisi air yang sedang pasang pada saat kapalnya harus belok sehingga kemudi kurang berfungsi.
- b. Nakhoda kurang melakukan antisipasi terhadap kemungkinan yang akan terjadi selama dalam pelayaran rutinnnya.

TB. BAMARA-6SA dan TK. CB. 1211:

- a. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA-6SA kurang mencermati dan memperhitungkan kondisi dan aturan tertib berlayar setempat yang berkait dengan pasang surut dan kedalaman perairan sehingga hal ini melanggar Ketentuan Adpel No. OK. 112/1/IX/AD.BJM.2008 tanggal 31 Januari 2008.
- b. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA-6SA membiarkan tunda asisnya TB. PATIH-III melepas tali gandengnya sementara Kapal Tongkang masih dalam posisi kandas.

- c. Nakhoda TB. BAMARA-6SA tidak menindaklanjuti komunikasi dari Pandu di KM. MARINA NUSANTARA yang memanggil saat akan memasuki alur pelayaran.
- d. Nakhoda TB. BAMARA-6SA melanggar aturan keselamatan kapal muatan tongkangnya sehingga draft melebihi ambang batas muat atau draft plimsop mark terendam.
- e. Nakhoda TB. BAMARA-6SA tidak merespon terhadap kondisi tongkangnya dan membiarkan Pandu dan TB. PATIH-III selaku *assist-nya* meninggalkan tunda dan tongkang yang dipandu dalam kondisi sarat muatan dan kapal terbatas oleh gerakannya, pada saat alur sedang ramai dilalui kapal-kapal dan tongkang batubara.

Dengan demikian Tersangkut Nakhoda bertindak tidak sesuai dengan kewajiban dan kecakapan seorang pelaut sebagaimana diatur dalam Pasal 342, Pasal 343 dan Pasal 534 KUHD dan perbuatannya telah memenuhi unsur Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD.

Atas pemeriksaan Kecelakaan Kapal tersebut dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan memberatkan, maka Mahkamah Pelayaran memutuskan: “Menyatakan bahwa tubrukan yang terjadi antara TK. CB1211 yang digandeng TB. BAMARA-6SA dan di-*assist* TB. PATIH III dialur pelayaran Sungai Barito pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA disebabkan kurang cermatnya Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA-6SA dalam mencermati keselamatan dan keamanan ketika akan keluar alur pelayaran dan berpapasan dengan KM. MARINA NUSANTARA.

Selanjutnya atas keputusan tersebut, Mahkamah Pelayaran menghukum:

- a. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA-6SA Paulus Mansyur memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-III No. 6200028790N30402 tanggal 28 Januari 2002 atas nama Paulus Mansyur dikeluarkan di Jakarta, dengan mencabut

sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal-kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 6 (enam) bulan.

- b. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA-6SA, Paulus Mansyur, sebagai akibat kelalaian dan sesuai Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD selanjutnya kepada Pengusaha PT. BATUAH ABADI LINES daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang dapat diartikan secara materiil menanggung seluruh kerugian akibat tubrukan.
- c. Tersangkut KM. MARINA NUSANTARA, berumur 54 tahun memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-III No. 6200091582N30302 tanggal 20 Maret 2002 atas nama La Oma Djaadi dikeluarkan di Jakarta, dengan Peringatan.

4.3 Analisa atas Pertimbangan dan Putusan Mahkamah Pelayaran

Dalam kasus tubrukan yang terjadi antara KM. MARINA NUSANTARA dan TB. BAMARA-6SA yang menarik TK. CB1211 berdasarkan fakta-fakta yang terdapat di dalam Putusan Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08 merupakan kecelakaan kapal yang diakibatkan oleh kelalaian Nakhoda dari TB. BAMARA-6SA yang kurang dapat mencermati dan memperhitungkan kondisi yang terjadi dan tidak mengikuti aturan tertib berlayar setempat yang berkaitan dengan pasang surut dan kedalaman perairan sehingga Nakhoda yang melanggar ketentuan Administrasi Pelayaran (Adpel) No. OK.112/IX/AD.BJM.2008 tanggal 31 Januari 2008. Hal tersebut terbukti dengan kandasnya TK. CB1211 diakibatkan Nakhoda tidak memenuhi ketentuan Adpel yang ada. Kandasnya TK. CB1211 yang melintang menutupi alur pelayaran tersebut mengakibatkan terjadinya tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211.

Selain itu, Nakhoda pada TB. BAMARA-6SA membiarkan kapal tunda *assist*-nya (TB. PATIH-III) yang bertugas untuk mengawal kapal TB. BAMARA dan TK. CB1211 melepas tali gandengnya sementara TK. CB1211 masih dalam kondisi kandas dan butuh untuk diselamatkan terlebih dahulu agar tidak menghalangi alur perjalanan laut. Nakhoda juga tidak menindaklanjuti komunikasi yang diberikan KM. MARINA NUSANTARA kepada TB. BAMARA-6SA yang melakukan panggilan pada saat KM. MARINA

NUSANTARA mau memasuki alur pelayaran. Perbuatan Nakhoda tersebut melanggar aturan keselamatan kapal muatan tongkangnya, yakni membiarkan kapal tongkangnya (TK. CB1211) untuk memiliki muatan di atas ambang batas muatannya. Terakhir, Nakhoda TB. BAMARA-6SA membiarkan kapal tunda *assist*-nya meninggalkan kapal tunda dan tongkangnya yang seharusnya dipandu dalam kondisi sarat muatan dan kapal terbatas olah geraknya pada saat alur pelayaran sedang dalam keramaian dilalui kapal-kapal. Hal tersebut tentu sangat berbahaya bagi kapal-kapal lainnya yang melintasi alur pelayaran tersebut.

Dari perbuatan-perbuatan Nakhoda di atas, maka dapat dilihat bahwa Nakhoda melepaskan tanggung jawabnya sebagaimana yang telah tercantum di dalam Pasal 342 KUHD dan Pasal 343 KUHD yang menyatakan bahwa:

Pasal 342

“Nakhoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar.”

Pasal 343

“Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang serta keamanan pengangkutan muatannya.”

Dari pasal-pasal yang dijatuhkan oleh Mahkamah Pelayaran kepada Nakhoda tersebut, maka dapat dianalisa bahwa penyebab dari tubrukan kapal ini dikarenakan kesalahan Nakhoda karena ia tidak cermat mentaati Peraturan Adpel mengenai pasang surut dan kedalaman perairan ketinggian yang ada (sehingga melanggar Pasal 343 KUHD) dan akibat dari perbuatan tidak cermat mentaati peraturan Adpel setempat yang ada menyebabkan kapal kandas dan posisi kandas tersebut menyebabkan terjadinya tubrukan kapal. Sekalipun kondisi kapal dalam keadaan prima, tetapi bila tidak dioperasikan oleh personil yang cakap dalam melayarkan kapal dan tidak memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan dan kode serta petunjuk yang terkait dengan pelayaran maka kinerjanya pun tidak akan optimal selama di laut.

Pada saat ini, semua kapal modern memang telah dilengkapi dengan peralatan navigasi yang serba otomatis. Namun bila pengoperasiannya tidak didukung oleh daya awak kapal yang baik, tentu hal tersebut akan sangat sia-sia.

Para awak kapal harus memiliki kemampuan bukan sekedar untuk mengemudikan kapalnya, tetapi mereka juga harus memiliki kemampuan untuk melayarkan kapal secara baik dan aman hingga dapat sampai ditempat tujuan dengan aman.

Bila dikaji lebih dalam, maka dapat diuraikan bahwa tugas-tugas awak kapal adalah sebagai berikut:

- a. Para awak kapal harus selalu memelihara kapal agar tetap dalam kondisi laik laut. Semua peralatan mesin dan perlengkapannya termasuk alat-alat penolong harus senantiasa siap pakai baik ketika di pelabuhan ataupun nantinya selama dalam pelayaran.¹¹⁹
- b. Para awak kapal harus membuat perencanaan pemuatan sehingga muatan yang dibawa oleh kapal tidak membahayakan bagi kapal yang bersangkutan. Tidak jarang kapal tenggelam disebabkan kesalahan dalam menyusun muatan.¹²⁰
- c. Para awak kapal juga harus memiliki kemampuan bernavigasi yang baik untuk melayarkan kapalnya dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain, dalam batas pelayaran tertentu secara aman.¹²¹

Awak kapal, terutama Nakhoda dan Perwira Kapal, harus dapat memenuhi kriteria untuk dapat diwenangkan memangku jabatan tertentu di atas kapal. Karenanya, seorang nakhoda ataupun perwira kapal harus mengikuti pendidikan formal terlebih dahulu sebelum diberikan ijazah kepelautan yang memungkinkan mereka bertugas. Awak kapal yang tahu dan sadar akan tugas-tugasnya tentu akan sangat menguntungkan bagi perusahaan karena jika awak kapal dapat merawat mesin kapal dan menjaga kondisi kapal tetap baik, maka umur kapal dapat lebih panjang.

¹¹⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Munanto, S.H., selaku Ketua Bagian Perkara Mahkamah Pelayaran. Wawancara tersebut dilakukan pada tanggal 20 Mei 2010.

¹²⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Munanto, S.H., selaku Ketua Bagian Perkara Mahkamah Pelayaran. Wawancara tersebut dilakukan pada tanggal 20 Mei 2010.

¹²¹ Hasil wawancara dengan Captain Hari Suharsono selaku Hakim Ketua pada Sidang Mahkamah Pelayaran pada kasus tubrukan antara KM. Marina Nusantara dan TK. CB1211. Wawancara dilakukan pada tanggal 24 Mei 2010.

Dalam kasus tubrukan kapal antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB2112 ini juga terdapat faktor-faktor yang menjadi akar permasalahan terjadinya tubrukan antar kapal laut, yakni:¹²²

a. Ruang olah gerak yang sempit

KM. MARINA NUSANTARA merupakan kapal *ferry passenger* dengan kemampuan ruang olah gerak yang terbatas karena besarnya ukuran kapal. KM. MARINA NUSANTARA sebelumnya telah memberikan permohonan untuk melintas di alur pelayaran tersebut kepada TB. BAMARA-6SA. TB. BAMARA-6SA pasti sudah memahami permohonan tersebut karena sebelumnya KM. KUMALA dapat melintasi alur yang sama dengan aman. Tetapi secara tidak terduga posisi TK. CB1211 justru menghalangi alur pelayaran yang dilalui KM. MARINA NUSANTARA. Karena sempitnya ruang gerak KM. MARINA NUSANTARA untuk melakukan penyimpangan dari haluannya, menyebabkan tubrukan antara keduanya tidak terelakkan.

b. Lalai dalam melakukan jaga laut

Lalai dalam melakukan jaga laut, seperti melakukan tugas atau pekerjaan lain ketika sedang bernavigasi (seperti melakukan tugas administrasi pada malam hari, meninggalkan jurumudi jaga sendirian di anjungan, tertidur ketika jaga, dan lain-lain) dapat menyebabkan pula suatu tubrukan kapal terjadi. Dalam kasus tubrukan ini, Nakhoda dari TB. BAMARA-6SA lalai dalam mencermati dan memperhitungkan kondisi alur kapal sehingga TK. CB1211 yang ditariknya kandas dan menghalangi alur pelayaran yang sedang ramai-ramainya.

c. Kurang memahami penerapan dari Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) 1972 oleh Mualim Jaga

Dua hal di atas dapat dikategorikan sebagai awak kapal yang tidak memahami penerapan Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut 1972 (P2TL 1972) pada Aturan 8 mengenai

¹²² Hasil wawancara dengan Captain Hari Suharsono selaku Hakim Ketua pada Sidang Mahkamah Pelayaran pada kasus tubrukan antara KM. Marina Nusantara dan TK. CB1211. Wawancara dilakukan pada tanggal 24 Mei 2010.

tanggung jawab antar kapal. Aturan ini dengan jelas membagi-bagi tugas antara kapal dalam situasi kesulitan tertentu untuk bertahan dalam haluan dan kecepatannya dan kapal yang harus melakukan tindakan memberi ruang jalan bagi kapal lain yang dalam situasi kesulitan tertentu. Pemahaman ini akan menjadikan kapal dalam situasi kesulitan tertentu tidak harus selalu waspada dan harus mempersiapkan diri untuk dapat berlaku sesuai dengan pembagian tugas yang disebutkan dalam Aturan 8 ini, agar tidak terjadi tubrukan.

Dalam kasus tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211 ini, sebelum menjatuhkan hukuman, Majelis Hakim Mahkamah Pelayaran harus dapat menemukan pada aspek mana Nakhoda melakukan kesalahan atau kelalaian. Putusan di dalam Sidang Mahkamah Pelayaran ini hanya merupakan putusan yang bersifat administratif yang ditujukan kepada Nakhoda dan/atau Perwira kapal sehingga di dalam sidang pembuktian, Majelis Hakim hanya memeriksa apa yang telah dilakukan oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal selama menjalankan tugasnya di atas kapal. Tugas pemeriksaan terhadap Nakhoda dan/atau Perwira Kapal tersebut diatur di dalam Pasal 253 ayat (1) huruf (a) Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa:

“Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran bertugas untuk meneliti sebab kecelakaan dan menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.”

Pasal tersebut memberikan penegasan bahwa Mahkamah Pelayaran hanya melakukan pemeriksaan terhadap kelalaian atau kesalahan yang dilakukan Nakhoda dan/atau Perwira Kapal (segi administrasi).

Untuk melihat apakah Nakhoda bersalah atau tidak, majelis hakim harus melakukan pemeriksaan terhadap fakta, sebab kecelakaan dan faktor kesalahan yang dilakukan oleh tersangkut. Fakta menjadi dasar dimulainya pemeriksaan terhadap suatu kecelakaan. Fakta merupakan analisa awal kejadian yang berisi keterangan apa adanya di lapangan. Fakta-fakta yang diperoleh biasanya berasal dari Berita Acara yang dibuat oleh pihak-pihak yang terlibat dengan kecelakaan kapal dan nantinya akan diperkuat oleh saksi dan saksi ahli di dalam persidangan pembuktian. Selanjutnya fakta-fakta tersebut dituangkan ke dalam sebab

musabab kecelakaan kapal. Sebab musabab kecelakaan biasanya berasal dari faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal tersebut dapat berasal dari manusia, mesin kapal ataupun sistem kenavigasian dan faktor eksternal tersebut dapat berasal dari cuaca, ombak, arus laut atau faktor dari keberadaan kapal lainnya. Setelah fakta dan sebab musabab telah diketahui, selanjutnya Majelis Hakim harus dapat menemukan kesalahan atau kelalaian dari tersangkut. Kesalahan atau kelalaian tersebut dapat berasal dari faktor *human error*, *navigation error*, *technical error*, ataupun *weather error*. Karena dibalik semua kecelakaan kapal yang terjadi, dapat dipastikan 80% diakibatkan kelalaian yang dilakukan oleh awak kapal. Setelah menemukan adanya kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh manusia, maka akan ditemukan siapa saja yang dapat dijadikan tersangkut dan saksi di dalam kecelakaan tersebut. Tersangkut pada kecelakaan kapal biasanya adalah Nakhoda. Hal ini karena peran dan tanggung jawab mereka sangat besar di atas kapal. Sehingga bila terjadi suatu kecelakaan kapal, yang memiliki beban tanggung jawab yang besar adalah Nakhoda. Apabila terdapat faktor pendukung penyebab kecelakaan lainnya yang bukan berasal dari Nakhoda, maka Mahkamah Pelayaran akan menyampaikan pendapatnya di dalam suatu rekomendasi yang akan diberikan kepada Kementerian Perhubungan. Nantinya Kementerian Perhubungan lah yang akan menentukan apakah para pihak tersebut bersalah atau tidak. Bila pihak di luar Nakhoda merupakan pejabat Departemen Perhubungan (seperti syahbandar, ketua administrasi pelabuhan, *marine inspector*, dll) maka akan dikenai sanksi sesuai dengan kode etik di dalam Departemen Perhubungan. Namun bila pihak seperti pemilik kapal atau perusahaan pengangkut juga turut bersalah dan secara tidak langsung menyebabkan kecelakaan kapal terjadi, maka Departemen Perhubungan yang akan memutuskan apakah perusahaan pengangkut tersebut tetap dapat memiliki ijin usaha atau tidak.

Dari fakta-fakta yang diperoleh dan dari keterangan tersangkut dan saksi yang telah dipanggil ke dalam Sidang Mahkamah Pelayaran, maka majelis hakim yang dipimpin oleh Captain Hari Suharsono memutuskan bahwa tubrukan yang terjadi antara TK. CB1211 yang digandeng oleh TB. BAMARA-6SA dan dipandu oleh TB. PATIH III dengan KM. MARINA NUSANTARA di alur pelayaran

Sungai Barito pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA disebabkan karena kurang cermatnya Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA-6SA dalam mencermati keselamatan dan keamanan ketika akan keluar alur pelayaran dan berpapasan dengan KM. MARINA NUSANTARA.

Tidak terdapat hal yang janggal di dalam Putusan Mahkamah Pelayaran tersebut. Majelis Hakim memberikan putusan dengan pertimbangan yang telah memenuhi fakta-fakta yang benar-benar terjadi di lapangan dan telah melihat sebab musabab kecelakaan serta keterangan dari saksi-saksi dan saksi ahli. Namun terdapat hal yang dapat dicermati di dalam putusan ini, yakni mengenai tanggung jawab PT. BATUAH ABADI LINES selaku pemilik kapal dari TB. BAMARA-6SA yang akan dibahas pada sub bab selanjutnya.

4.4 Tanggung Jawab Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Terkait Lainnya

4.4.1 Tanggung Jawab Nakhoda

Tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal khususnya tubrukan kapal seperti yang terjadi antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211 yang ditarik oleh TB. BAMARA-6SA ini diatur di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata). KUHD mengatur secara *lex specialis derogat lex generalis* terhadap KUH Perdata, sehingga pengaturan secara rinci mengenai tanggung jawab Nakhoda diatur cukup di dalam KUHD saja.

Di dalam kasus kecelakaan kapal, dikenal tiga bentuk pertanggungjawaban apabila Nakhoda memang terbukti bersalah, yakni:¹²³

1. Pertanggungjawaban Administrasi

Pertanggungjawaban Administrasi ini merupakan pertanggung jawaban yang muncul setelah adanya Putusan dari Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa seorang Nakhoda bersalah atau tidak. Bentuk pertanggungjawabannya

¹²³ Hasil wawancara dengan Bapak Munanto, S.H., selaku Ketua Bagian Perkara Mahkamah Pelayaran. Wawancara tersebut dilakukan pada tanggal 20 Mei 2010.

administrasi tersebut adalah dengan peringatan atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut yang dimiliki oleh Nakhoda dengan jangka waktu maksimal 2 tahun (Pasal 253 ayat (2) UU Pelayaran).

Dalam kasus tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211 yang ditarik oleh TB. BAMARA-6SA ini, bentuk pertanggungjawaban yang dibebankan kepada Nakhoda TB. BAMARA-6SA adalah pertanggungjawaban administrasi. Putusan yang membebaskan pertanggungjawaban administratif ini bertujuan agar Nakhoda merasa jera, mengetahui kelalaian yang telah mereka lakukan, dan tidak ingin mengulangi kesalahan yang sama. Hal ini penting karena permasalahan yang terkait dengan kecelakaan kapal merupakan masalah yang besar dan dapat merugikan banyak pihak.¹²⁴

Di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang memuat ketentuan-ketentuan pokok tentang pelayaran dan hal-hal yang terkait, juga mengandung beberapa ketentuan tentang nakhoda dan awak kapal, yang isinya pada hakekatnya dipetik dari ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Buku II KUHD. Namun undang-undang ini menimbulkan kerancuan mengenai kedudukan Nakhoda dalam undang-undang dinyatakan sebagai bagian dari awak kapal. Padahal dalam konvensi-konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan negara-negara lain pada umumnya Nakhoda merupakan penyandang yang mandiri yang berada diluar awak kapal dengan wewenang yang memiliki berbagai aspek tanggung jawab yang lebih spesifik.

Di dalam Undang-undang Pelayaran, tidak pengaturan secara jelas mengenai tanggung jawab Nakhoda setelah terjadinya suatu kecelakaan yang diakibatkan oleh perbuatan lalainya atau diakibatkan oleh kesalahan yang dilakukannya. Di dalam Undang-undang Pelayaran ini hanya dijelaskan bahwa Nakhoda bertanggung jawab secara umum terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan sesuai dengan ukuran kapal motor masing-masing (Pasal 137 Undang-undang Pelayaran). Sehingga di dalam putusannya, Mahkamah Pelayaran masih banyak menggunakan ketentuan-

¹²⁴ Hasil wawancara dengan Captain Hari Suharsono selaku Hakim Ketua pada Sidang Mahkamah Pelayaran pada kasus tubrukan antara KM. Marina Nusantara dan TK. CB1211. Wawancara dilakukan pada tanggal 24 Mei 2010.

ketentuan di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang sebagai pedoman dalam memeriksa kesalahan dan/atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atas terjadinya peristiwa kecelakaan kapal.

Dalam, Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), tanggung jawab Nakhoda timbul pada saat Nakhoda telah memenuhi unsur kesalahan atau kelalaian. Hal tersebut diatur dalam Pasal 342 KUHD yang mewajibkan Nakhoda bertindak dengan kepandaian, ketentuan dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugas dengan baik. Dalam kasus tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211 ini, Nakhoda dari TB. BAMARA-6SA yang bertugas menarik TK. CB1211 telah bertindak tidak sesuai dengan kewajiban dan kecakapan sesuai yang diatur dalam Pasal 342 KUHD tersebut sehingga terdapat unsur kesalahan di dalam kecelakaan tersebut.

Selain itu, Nakhoda dari TB. BAMARA-6SA tersebut juga melanggar ketentuan di dalam Pasal 343 KUHD yang mewajibkan Nakhoda agar menjamin keamanan pelayaran dengan mentaati semua ketentuan dan peraturan yang berlaku. Di dalam kasus tersebut, Nakhoda dari TB. BAMARA-6SA melanggar ketentuan dan peraturan di dalam Adpel No. OK.112/1/IX/AD.BJM.2008 yang isinya mengenai kondisi pasang surut dan kedalaman perairan yang dapat dilalui oleh TB. BAMARA-6SA yang menarik TK. CB1211.

Dari ketentuan-ketentuan tersebut dinyatakan bahwa Nakhoda TB. BAMARA-6SA telah dinyatakan bersalah akibat dari kurang cermat dalam memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal ketika sedang menjalankan kapal, maka Nakhoda TB. BAMARA-6SA tersebut harus bertanggung jawab secara administrasi yakni dengan pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 6 bulan sesuai dengan keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran. Bentuk pertanggungjawaban yang dapat dilakukan oleh Nakhoda hanya sebatas pada pertanggungjawaban administratif, sehingga yang menanggung tanggung jawab secara materiil adalah pengusaha pengangkutan atau perusahaan kapal tempat Nakhoda bekerja.

2. Pertanggungjawaban Perdata

Di dalam kecelakaan kapal, khususnya tubrukan kapal, tanggung jawab perdata lebih dibebankan kepada perusahaan pengangkut tempat Nakhoda bekerja. Hal ini diatur di dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang menyatakan bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan olehnya tetapi juga bertanggung jawab atas kerugian yang diterbitkan oleh orang yang menjadi tanggungannya. Tanggung jawab perdata yang dicantumkan di dalam Putusan Mahkamah Pelayaran merupakan putusan yang cukup unik. Hal ini karena tanggung jawab perdata dapat dibebankan kepada pihak yang bersalah tetapi putusan tersebut tidak dapat dieksekusi secara langsung. Eksekusi terhadap putusan yang bersifat perdata di dalam Putusan Mahkamah Pelayaran harus melewati tahap pengajuan gugatan di Pengadilan Negeri setempat. Hal ini berarti bahwa pihak yang dirugikan harus mengajukan gugatannya kepada Pengadilan Negeri dengan membawa Putusan Mahkamah Pelayaran sebagai dasar gugatannya. Kewajiban Nakhoda untuk bertanggung jawab atas kerugian yang diterbitkannya juga diatur di dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yang mengatur mengenai kewajiban Nakhoda untuk memberikan pertanggungjawaban secara perdata terhadap kerugian yang diterbitkan olehnya.

Di dalam kasus tubrukan ini, tanggung jawab secara perdata yang dibebankan kepada perusahaan pengangkut, tempat Nakhoda TB. BAMARA-6SA bekerja, dicantumkan di dalam Putusan Mahkamah Pelayaran. Namun putusan tersebut tidak dapat dieksekusi secara langsung karena Putusan Mahkamah Pelayaran memang hanya dapat mengeksekusi putusan yang bersifat administratif saja. Sehingga pihak yang dirugikan harus mengajukan gugatannya terlebih dahulu kepada Pengadilan Negeri setempat.

3. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana dari Nakhoda baru timbul apabila tindakan dari Nakhoda tersebut ternyata memenuhi unsur-unsur yang tercantum di dalam ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Pidana

(KUHP). Namun sebelumnya Nakhoda harus dinyatakan bersalah terlebih dahulu secara administratif (melalui Putusan Mahkamah Pelayaran). Di dalam kasus tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB1211 yang ditarik TB. BAMARA-6SA ini tidak terdapat aspek pidana yang dapat dibebankan kepada Nakhoda. Kerugian yang ditimbulkan akibat dari tubrukan ini lebih banyak mengarah pada kerugian perdata karena akibat dari tubrukan ini lebih banyak menimbulkan kerugian materiil dan tidak terdapat korban jiwa di dalam peristiwa ini.

4.4.2 Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut

Di dalam Putusan Mahkamah Pelayaran tentang kecelakaan kapal antara TK. CB1211 dengan KM. MARINA NUSANTARA ini terdapat putusan yang menyatakan bahwa PT. BATUAH ABADI LINES selaku pemilik kapal dari TK. BAMARA-6SA dan TK. CB1211 bertanggung jawab atas segala kerugian materiil akibat tubrukan. Putusan ini menjadi unik dan perlu dicermati karena seperti yang telah diketahui bahwa Putusan Mahkamah Pelayaran tidak memiliki kekuatan untuk mengeksekusi putusan yang bersifat perdata.

Namun walaupun putusan mengenai pertanggungjawaban ganti kerugian tersebut tidak memiliki kekuatan eksekusi, PT. BATUAH ABADI LINES tidak akan terlepas dari tanggung jawabnya atas penggantian kerugian materiil tersebut. Tanggung jawab tersebut tidak dapat terlepas begitu saja karena di dalam Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD mengatur mengenai kewajiban dari PT. BATUAH ABADI LINES untuk bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan akibat tubrukan kapal. Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD menyebutkan bahwa:

Pasal 536

“Apabila penubrukan itu disebabkan karena salahnya salah satu kapal yang bertubrukan, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugian.”

Pasal 538

“Apabila sebuah kapal yang sedang ditarik, karena salahnya kapal yang menarik melakukan sesuatu penubrukan, maka disamping pengusaha kapal dari kapal yang belakangan ini, si pengusaha kapal dari kapal yang ditarik bertanggung jawab secara tanggung menanggung untuk kerugian yang ditimbulkannya.”

Sehingga bila melihat pasal-pasal tersebut, PT. BATUAN ABADI LINES sebagai pemilik kapal dari TK. CB1211 dan TB. BAMARA-6SA harus dapat bertanggung jawab atas kerugian yang diterbitkan oleh Nakhodanya.

Namun, Nakhoda yang bekerja pada perusahaan pengangkut tersebut berada di bawah tanggung jawab dari perusahaan pengangkut. Sehingga apabila ditemukan kesalahan dan/atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda ataupun Perwira Kapal, maka perusahaan pengangkut secara tidak langsung memiliki tanggung jawab yang sama untuk mengganti kerugian yang diakibatkan oleh Nakhoda atau Perwira Kapal yang bekerja di bawahnya. Hal mengenai pertanggungjawaban oleh pengusaha kapal ini memang tidak diatur secara rinci di dalam Undang-undang Pelayaran, tetapi diatur di dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang menyatakan bahwa: “Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.” Selain itu, di dalam kasus ini, peristiwa tubrukan juga memenuhi ketentuan di dalam Pasal 538 KUHD yang menyatakan bahwa bila kapal yang ditarik (dalam hal ini TB. BAMARA-6SA menarik TK. CB1211) karena salahnya kapal yang menarik melakukan suatu penubrukan, maka di samping pengusaha dari kapal yang belakangan ini, si pengusaha dari kapal yang ditarik bertanggung jawab secara tanggung menanggung untuk kerugian yang ditimbulkannya. Maka pengusaha kapal dari TK. CB1211 juga turut bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi. Namun dikarenakan pemilik dari TB. BAMARA-6SA dan TK. CB1211 ini adalah sama (PT. BATUAH ABADI LINES), maka pengusaha pengangkut tersebut berkewajiban mengganti seluruh kerugian akibat tubrukan dan tidak mengganti secara tanggung menanggung.

Tanggung jawab tersebut juga diatur didalam Undang-undang Pelayaran, yakni di dalam Pasal 41 ayat (1) yang menyebutkan bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat timbul salah satunya akibat dari pengoperasian kapal yang berupa terjadinya kerugian pada pihak ketiga. Namun, di dalam Undang-undang Pelayaran tidak diatur secara terperinci, sehingga di

dalam prakteknya Majelis Hakim yang memutus perkara tubrukan banyak mengacu pada ketentuan-ketentuan di dalam KUHD.

4.5 Pelaksanaan Tindak Lanjut dari Putusan Mahkamah Pelayaran

Meskipun sudah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, sesungguhnya yuridiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran di Indonesia sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin atau dalam bahasa Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 menyebutkan “...*bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan..*”. Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengembalikan keputusan atas kecelakaan kapal, antara lain menjatuhkan sanksi berupa hukuman/tindakan administratif.

Dalam menjatuhkan putusan, Mahkamah Pelayaran hanya memberikan sanksi administratif yang dapat berupa peringatan atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut setelah melalui proses persidangan di Mahkamah Pelayaran. Setelah putusan tersebut diputuskan, maka kekuatan eksekutorialnya hanya sebatas untuk melakukan tindakan administratif dan tidak dapat menjalankan eksekutorial terhadap ganti rugi materiil yang diderita oleh pihak yang dirugikan walaupun di dalam putusan Mahkamah Pelayaran dicantumkan mengenai tanggung jawab ganti rugi. Sehingga di dalam kasus ini, apabila terdapat pihak yang dirugikan atas kecelakaan kapal antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211 maka dapat meminta ganti ruginya melalui klaim asuransi dan/atau melalui jalur hukum perdata dengan membawa putusan Mahkamah Pelayaran sebagai dasar pengajuannya klaim dan/atau gugatan.

Putusan yang dapat diberikan oleh Mahkamah Pelayaran jika dilihat dari segi yuridis hanya merupakan suatu bentuk rekomendasi dan bukan putusan yang bersifat yuridis. Hal ini karena Mahkamah Pelayaran bukan lembaga yang berada di bawah kuasa yudikatif (Mahkamah Agung), melainkan merupakan lembaga eksekutif. Sehingga dalam hal ini, putusan Mahkamah Pelayaran hanya sebagai rekomendasi yang dapat digunakan sebagai dasar oleh pihak yang dirugikan untuk mengajukan gugatan kepada Pengadilan Negeri.

Di dalam kegiatan pelayaran, Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenal adanya kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya seperti yang diatur dalam Pasal 41 ayat (3) yang menyatakan:

“Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Selain itu diatur pula di dalam Pasal 54 yang menyatakan:

“Penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”

Sehingga bila PT. BATUAH ABADI LINES selaku pemilik kapal dari TB. BAMARA-6SA dan TK. CB1211 telah mengasuransikan tanggung jawabnya sesuai yang diatur di dalam Undang-undang Pelayaran maka dia dapat mengalihkan tanggung jawab tersebut kepada perusahaan asuransi tersebut sesuai dengan prosedur klaim yang telah PT. BATUAH ABADI LINES dan perusahaan asuransi perjanjikan.

Namun, bila terdapat pihak yang merasa tidak puas dengan penggantian yang dilakukan oleh perusahaan asuransi atau kapal yang menyebabkan kerugian bagi dirinya tidak mengasuransikan tanggung jawabnya, maka pihak yang dirugikan tersebut dapat mengajukan gugatan ganti ruginya kepada Pengadilan Negeri setempat dengan menggunakan dasar Putusan Mahkamah Pelayaran tersebut.

Nantinya, bila ternyata tindakan Nakhoda TB. BAMARA-6SA tersebut memenuhi unsur yang terdapat di dalam ketentuan-ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Pidana, maka Nakhoda tersebut dapat dibebankan tanggung jawab pidana sesuai dengan perbuatan yang telah dilakukannya. Namun sama halnya dengan tanggung jawab perdata, sebelumnya harus terdapat Putusan Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa Nakhoda memang bersalah karena melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan standar profesi kepelautan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan kajian yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Pengaturan mengenai tanggung jawab nakhoda dan perusahaan pengangkut terhadap pihak ketiga yang dirugikan akibat terjadinya suatu kecelakaan kapal tidak diatur secara medalam di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang Pelayaran ini hanya mengatur bahwa Nakhoda merupakan pemimpin kapal sehingga ia memiliki tanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatannya. Selain itu tanggung jawabnya juga diberikan melalui kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi antara lain kewajiban untuk berada di atas kapal dan kewajiban untuk memastikan bawah kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan untuk melakukan pelayaran. Dari ketentuan tersebut, maka muncul suatu tanggung jawab secara terbatas oleh Nakhoda atas kerugian yang terjadi akibat kelalaian atau kesalahannya. Tanggung jawab yang dibebankan secara pribadi kepada Nakhoda hanyalah tanggung jawab yang bersifat administratif dan pidana, sedangkan untuk tanggung jawab perdata biasanya akan dibebankan kepada perusahaan pengangkut tempat Nakhoda bekerja. Mengenai kewajiban-kewajiban lainnya yang dimiliki oleh Nakhoda diatur di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Peraturan di dalam KUHD ini masih berlaku karena peraturan di dalam Undang-undang Pelayaran belum secara penuh mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab Nakhoda. Pasal-pasal yang mengatur mengenai tanggung jawab dan kewajiban Nakhoda tersebut diatur dalam Pasal 342 sampai dengan 348 KUHD.

Mengenai tanggung jawab pengusaha pengangkutan terhadap kerugian yang terjadi atas peristiwa kecelakaan kapal diatur di dalam Pasal 40

Undang-undang Pelayaran yang menyebutkan bahwa perusahaan pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Pasal tersebut memang tidak memberikan pengaturan secara mendalam terhadap suatu kecelakaan tertentu, seperti kecelakaan akibat tubrukan. Sehingga untuk beberapa hal tertentu, digunakan Kitab Undang-undang Hukum Dagang sebagai dasar untuk menghukum para pihak yang bersalah dan/atau lalai menjalankan kewajibannya. Pengaturan tersebut tercantum di dalam Pasal 321 KUHD dan untuk tanggung jawab terhadap kecelakaan kapal akibat tubrukan diatur didalam Pasal 534 sampai dengan 544a KUHD.

2. Sesuai dengan peraturan di dalam Undang-undang Pelayaran, Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata, maka tanggung jawab yang dapat diberikan oleh Nakhoda dan pengusaha kapal terhadap pihak yang dirugikan adalah tanggung jawab ganti rugi materiil terhadap segala bentuk kerugian yang diterbitkan olehnya. Namun sebelumnya, harus terdapat Putusan Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa terdapat pihak yang dinyatakan bersalah dan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang diderita oleh para pihak. Tanggung jawab materiil akan lebih dikhususkan kepada perusahaan pengangkut karena pengusaha perkapalan tersebut tidak hanya menanggung kerugian akibat apa yang telah diperbuatnya, melainkan juga bertanggung jawab terhadap kerugian yang dilakukan oleh pihak yang ditanggungnya (Pasal 1367 KUH Perdata).

Dalam kasus tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dan TK. CB1211 ini, penggantian kerugian dibebankan secara keseluruhan kepada PT. BATUAN ABADI LINES selaku pemilik kapal dari TB. BAMARA-6SA dan TK. CB1211. Hal tersebut diberikan karena Nakhoda tidak menjalankan kewajibannya seperti yang tercantum di dalam Pasal 342 dan Pasal 343 KUHD dan Nakhoda terbukti memenuhi unsur dalam Pasal 536 dan Pasal 538 sehingga Nakhoda

dapat dinyatakan bersalah menyebabkan kecelakaan dan perusahaan pengangkut tempat Nakhoda bekerja harus dapat memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan. Cara yang dapat dilakukan oleh pihak yang dirugikan untuk mendapatkan ganti ruginya adalah melalui klaim asuransi (karena di dalam Undang-undang Pelayaran terdapat ketentuan yang mewajibkan perusahaan pengangkut untuk mengasuransikan tanggung jawabnya (pasal 54 Undang-undang Pelayaran)) ataupun melalui gugatan perdata di Pengadilan Negeri setempat dengan menggunakan putusan Mahkamah Pelayaran sebagai dasar gugatannya.

5.2 Saran

Berdasarkan kajian yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka dapat memberikan saran, sebagai berikut:

1. Mengingat bahwa intensitas pelayaran di wilayah perairan di Indonesia diperkirakan akan lebih meningkat, yang bukan saja melibatkan kapal-kapal berbendera Indonesia akan tetapi juga kapal-kapal asing, maka potensi terjadinya kecelakaan dalam pelayaran juga akan lebih meningkat. Pengaturan secara nasional sudah cukup mengatur permasalahan mengenai tanggung jawab ganti rugi pada kecelakaan kapal. Namun, Pemerintah juga harus memikirkan mengenai cara-cara untuk mengurangi angka kecelakaan kapal yang ada. Cara yang dapat ditempuh salah satunya dengan peningkatan keselamatan transportasi laut. Peningkatan keselamatan tersebut dilakukan dengan:
 - a. Peningkatan sarana dan prasarana dalam transportasi laut, antara lain dengan merehab kapal patroli agar patroli laut dapat dilaksanakan dengan maksimal dan diadakannya peralatan CCTV untuk memudahkan pemantauan dan pengawan.
 - b. Peningkatan penegakan hukum terhadap hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan transportasi laut, yakni dengan pencabutan secara tegas ijin operasi kepada pengusaha-pengusaha kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan bagi kapal-kapalnya.

- c. Peningkatan regulasi dalam hal pembatasan umur kapal karena di Indonesia hal tersebut belum terlalu diperhatikan.
 - d. Peningkatan pengelolaan Sumber Daya Manusia, yakni dengan cara memperbaiki sistem pendidikan calon awak kapal sehingga setiap lulusannya memiliki pengetahuan yang baik tentang pelayaran. Diharapkan dengan peningkatan pendidikan ini, kecelakaan yang diakibatkan *human error* dapat menurun.
 - e. Peningkatan informasi keselamatan pelayaran kepada masyarakat selaku pengguna fasilitas ini. Masyarakat membutuhkan sosialisasi keselamatan transportasi sehingga mereka memiliki pengetahuan tentang hal tersebut dan dapat melakukan usaha untuk menghindari kecelakaan kapal.
2. Transportasi laut masih menjadi salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia, khususnya masyarakat golongan menengah ke bawah. Oleh sebab itu, permasalahan kecelakaan kapal setidak-tidaknya harus dapat dihindari. Saran yang dapat saya berikan untuk mengurangi ataupun menghindari kecelakaan kapal antara lain:
- a. Pemerintah lebih memberikan perhatiannya terhadap peraturan yang berlaku pada kegiatan pelayaran, khususnya mengenai kelaikan kapal dan mengenai batas maksimum kapasitas kapal. Contohnya pada kelaikan kapal yang digunakan sebagai sarana transportasi laut tersebut. Pemerintah sebaiknya membuat regulasi yang lebih ketat lagi mengenai kelaikan kapal yang dapat berlayar di Indonesia.
 - b. Selain regulasi, dibutuhkan juga penegak hukum yang menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sebagaimana yang kita ketahui, pada saat ini masih banyak oknum yang tidak memenuhi peraturan yang berlaku sehingga kejadian kecelakaan kapal akibat kelebihan muatan atau karena kapal sudah dalam keadaan tidak layak untuk digunakan lagi tidak dapat dihindarkan.
3. Saran lainnya adalah mengenai keberadaan sebuah lembaga pengadilan maritim yang memiliki yurisdiksi dan kompetensi yang lebih luas lagi.

Mahkamah Pelayaran pada saat ini belum memiliki yurisdiksi yang mencakup semua aspek hukum yang ditimbulkan dari kegiatan pelayaran. Sedangkan yang dibutuhkan saat ini adalah suatu lembaga peradilan maritim yang tidak terbatas hanya persoalan yang sifatnya administratif profesi kepelautan dan teknis pelayaran melainkan juga bisa menangani masalah-masalah keperdataan, ekonomi, pidana, lingkungan dan juga administratif. Pertimbangannya adalah bahwa selama ini kasus-kasus kecelakaan kapal tidak dapat diselesaikan secara optimal. Dari segi administratif, kasus kecelakaan harus diselesaikan terlebih dahulu di Mahkamah Pelayaran, selanjutnya apabila terdapat gugatan atas ganti rugi, para pihak harus mengajukan gugatannya atau bila terdapat unsur pidana di dalam kasus kecelakaan tersebut, maka kasus harus dibawa ke Pengadilan Negeri. Instansi-instansi yang terkait dengan penegakan hukum di bidang pelayaran atau maritim ini pada umumnya belum berjalan secara sinergis sehingga untuk satu kasus membutuhkan penyelesaian dengan jangka waktu yang cukup lama.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan

Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan*. Peraturan Menteri No. KM. 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

_____. *Peraturan Pemerintah*, PP No. 1 Tahun 1998. LN No. 1 Tahun 1997. TLN No. 3724.

_____. *Undang-undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008. LN No. 64 Tahun 2008. TLN No. 4849.

Subekti, R. dan Tjitrosudibio. *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*. LN No. 49 Tahun 1933. TLN No. 12 Tahun 1917. Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 1993.

Buku

Batti, Pieter. *Dasar-Dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal sesuai Ketentuan IMO*. Cetakan 1. Surabaya: Mutiara Sumber Widya, 1990.

Departemen Kehakiman RI. *Naskah Akademik Peraturan Perundang-undangan tentang Pelayaran*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 1994.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua*. Jakarta: Balai Pustaka, 1995.

Djemat, Chandra Motik Yusuf. *Himpunan Konvensi/Peraturan Internasional tentang Hukum Laut Jilid 1*. Cetakan 1. Jakarta: PT KBM, 198.

Gayo, H. M. Iwan. *Buku Pintar (Seri Senior)* cet. 28. Jakarta: Upaya Warga Negara, 2000.

Hermawan, Frederik I. *Perkembangan Kegiatan Maritim Sebuah Pengantar Studi Ilmu Maritim*. Bandung: Alumni, 2001.

Jinca, M. Y. "Keselamatan Transportasi Laut dan Penyeberangan." Makalah disampaikan pada Rapat Kerja Nasional Masyarakat Transportasi Indonesia, Semarang, 29 Januari 2007.

Kerchove, Rene de. *International Maritime Dictionary*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1961.

- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. *Laporan Akhir Trend Kecelakaan Transportasi Laut*. Jakarta: Departemen Perhubungan, 2008.
- Kuntoro. *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Keselamatan Pelayaran*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia, 2000.
- Lapian, Adrian B. *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.
- Mahkamah Pelayaran. *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*. Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2009.
- Mamudji, Sri, et al. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.
- Muhammad, Abdul Kadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994.
- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat) Jilid 5 (b)*. Jakarta: Djambatan, 1993.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Rajawali Press, 1985.
- Soekardono. *Hukum Perkapalan Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat, 1996.
- Sudjatmiko. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Bharata Karya Aksara, 1979.
- Umar, M. Husseyn. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku I*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.
- _____. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.
- _____. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku III*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.
- _____. *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14: Beberapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*. Jakarta: Ind-Hilco, 2008.
- Umar, M. Husseyn dan Chandra Motik Yusuf Djemat. *Peraturan Angkutan Laut dalam Deregulasi*. Jakarta: Dian Rakyat, 1992.

Artikel Internet

“Manusia Penyebab Utama Kecelakaan di Laut.” M. Budi Santosa. 9 Maret 2010.

<<http://kampus.okezone.com/index.php/ReadStory/2009/10/12/65/264778/manusia-penyebab-utama-kecelakaan-di-laut>>

“Menyoal Kecelakaan Laut.” Dr. Heru Utomo. 5 Maret 2010.

<http://nasional.vivanews.com/news/read/23985-menyoal_kecelakaan_laut/>

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 17 TAHUN 2008
TENTANG
PELAYARAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pelayaran;

Mengingat:

Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), Pasal 25A, dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan :

UNDANG-UNDANG TENTANG PELAYARAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
4. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
5. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
6. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
7. Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
8. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.
9. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang pelayaran.
10. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.
11. Usaha Pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan.
12. Hipotek Kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.
13. Piutang-Pelayaran yang Didahulukan adalah tagihan yang wajib dilunasi lebih dahulu dari hasil eksekusi kapal mendahului tagihan pemegang hipotek kapal.
14. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
15. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
16. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
17. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
18. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

19. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
20. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
21. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
23. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
24. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
25. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
26. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
27. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
28. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
29. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
30. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.
31. Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.
32. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
33. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawasan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
34. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
35. Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu *material marine*, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.
36. Kapal 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.
37. Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 38. Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.
 39. Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
 40. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
 41. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 42. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.
 43. Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.
 44. Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan pelayaran.
 45. Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
 46. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.
 47. Telekomunikasi-Pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas pelayaran yang merupakan setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apa pun melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak-pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
 48. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.
 49. Perairan Wajib Pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisinya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya.
 50. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.
 51. Pekerjaan Bawah Air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang dioperasikan dari permukaan air.
 52. Pengerukan adalah pekerjaan mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang dikehendaki atau untuk mengambil material dasar perairan yang dipergunakan untuk keperluan tertentu.
 53. Reklamasi adalah pekerjaan timbunan di perairan atau pesisir yang mengubah garis pantai dan/atau kontur kedalaman perairan.
 54. Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.
 55. *Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.
 56. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan

- terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
57. Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.
 58. Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.
 59. Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.
 60. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran.
 61. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
 62. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 63. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati, atau walikota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
 64. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran.

BAB II ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- a. asas manfaat;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;
- g. asas keterpaduan;
- h. asas tegaknya hukum;
- i. asas kemandirian;
- j. asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. asas kedaulatan negara; dan
- l. asas kebangsaan.

Pasal 3

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. membina jiwa kebaharian;
- c. menjunjung kedaulatan negara;
- d. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- e. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. meningkatkan ketahanan nasional.

BAB III
RUANG LINGKUP BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG
Pasal 4

Undang-Undang ini berlaku untuk:

- a. semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia;
- b. semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan
- c. semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

BAB IV
PEMBINAAN

Pasal 5

- (1) Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pengaturan;
 - b. pengendalian; dan
 - c. pengawasan.
- (3) Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan.
- (4) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
- (5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
- (6) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk :
 - a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat;
 - b. meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
 - c. mengembangkan kemampuan armada angkutan nasional yang tangguh di perairan serta didukung industri perkapalan yang andal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri;
 - d. mengembangkan usaha jasa angkutan di perairan nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan, keringanan perpajakan, dan industri perkapalan yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing;
 - e. meningkatkan kemampuan dan peranan kepelabuhanan serta keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menjamin tersedianya alurpelayaran, kolam pelabuhan, dan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang memadai dalam rangka menunjang angkutan di perairan;
 - f. mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa bahari, profesional, dan mampu mengikuti perkembangan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran; dan
 - g. memenuhi perlindungan lingkungan maritim dengan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keselamatan dan keamanan.
- (7) Pemerintah daerah melakukan pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (6) sesuai dengan kewenangannya.

BAB V ANGKUTAN DI PERAIRAN

Bagian Kesatu Jenis Angkutan di Perairan

Pasal 6

Jenis angkutan di perairan terdiri atas:

- a. angkutan laut;
- b. angkutan sungai dan danau; dan
- c. angkutan penyeberangan.

Bagian Kedua Angkutan Laut

Paragraf 1 Jenis Angkutan Laut

Pasal 7

Angkutan laut terdiri atas:

- a. angkutan laut dalam negeri;
- b. angkutan laut luar negeri;
- c. angkutan laut khusus; dan
- d. angkutan laut pelayaran-rakyat.

Paragraf 2 Angkutan Laut Dalam Negeri

Pasal 8

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Pasal 9

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu, baik intra- maupun antarmoda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (*liner*) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (*tramper*).
- (3) Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.
- (4) Jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri disusun dengan memperhatikan:
 - a. pengembangan pusat industri, perdagangan, dan pariwisata;
 - b. pengembangan wilayah dan/atau daerah;
 - c. rencana umum tata ruang;
 - d. keterpaduan intra- dan antarmoda transportasi; dan
 - e. perwujudan Wawasan Nusantara.
- (5) Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan bersama oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut.
- (6) Jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan oleh Menteri.

- (7) Pengoperasian kapal pada jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan mempertimbangkan:
 - a. kelaiklautan kapal;
 - b. menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh warga negara Indonesia;
 - c. keseimbangan permintaan dan tersedianya ruangan;
 - d. kondisi alur dan fasilitas pelabuhan yang disinggahi; dan
 - e. tipe dan ukuran kapal sesuai dengan kebutuhan.
- (8) Pengoperasian kapal pada trayek tidak tetap dan tidak teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan wajib dilaporkan kepada Pemerintah.

Pasal 10

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut dalam negeri diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 3 Angkutan Laut Luar Negeri

Pasal 11

- (1) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.
- (2) Kegiatan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang termasuk angkutan laut lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (4) Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.
- (5) Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

Pasal 12

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut luar negeri, keagenan umum, dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 4 Angkutan Laut Khusus

Pasal 13

- (1) Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan izin operasi dari Pemerintah.
- (3) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan kondisi dan persyaratan kapal sesuai dengan jenis kegiatan usaha pokoknya.
- (4) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin Pemerintah.

- (5) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:
 - a. tidak tersedianya kapal; dan
 - b. belum adanya perusahaan angkutan yang mampu melayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan yang ada.
- (6) Pelaksana kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut khusus ke pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional atau pelaksana kegiatan angkutan laut khusus sebagai agen umum.
- (7) Pelaksana kegiatan angkutan laut khusus hanya dapat menjadi agen bagi kapal yang melakukan kegiatan yang sejenis dengan usaha pokoknya.

Pasal 14

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut khusus diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 5

Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat

Pasal 15

- (1) Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.
- (2) Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Pasal 16

- (1) Pembinaan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran-rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- (2) Pengembangan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan untuk:
 - a. meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau;
 - b. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan
 - c. meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.
- (3) Armada angkutan laut pelayaran-rakyat dapat dioperasikan di dalam negeri dan lintas batas, baik dengan trayek tetap dan teratur maupun trayek tidak tetap dan tidak teratur.

Pasal 17

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga

Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 18

- (1) Kegiatan angkutan sungai dan danau di dalam negeri dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

- (2) Kegiatan angkutan sungai dan danau antara Negara Republik Indonesia dan negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara tetangga yang bersangkutan.
- (3) Angkutan sungai dan danau yang dilakukan antara dua negara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.
- (4) Kegiatan angkutan sungai dan danau disusun dan dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- (5) Kegiatan angkutan sungai dan danau dapat dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (6) Kegiatan angkutan sungai dan danau dilarang dilakukan di laut kecuali mendapat izin dari Syahbandar dengan tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Pasal 19

- (1) Untuk menunjang usaha pokok dapat dilakukan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri.
- (2) Kegiatan angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan izin Pemerintah.

Pasal 20

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan sungai dan danau diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Angkutan Penyeberangan

Pasal 21

- (3) Kegiatan angkutan penyeberangan di dalam negeri dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (4) Kegiatan angkutan penyeberangan antara Negara Republik Indonesia dan negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara yang bersangkutan.
- (5) Angkutan penyeberangan yang dilakukan antara dua negara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.

Pasal 22

- (1) Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
- (2) Penetapan lintas angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan mempertimbangkan:
 - a. pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
 - b. fungsi sebagai jembatan;
 - c. hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
 - d. tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
 - e. Rencana Tata Ruang Wilayah; dan
 - f. jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antardan intramoda.
- (3) Angkutan penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur.

Pasal 23

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan penyeberangan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Angkutan di Perairan untuk Daerah masih Tertinggal dan/atau Wilayah Terpencil

Pasal 24

- (1) Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (2) Angkutan di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan pelayaran-perintis dan penugasan.
- (3) Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (4) Penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan kepada perusahaan angkutan laut nasional dengan mendapatkan kompensasi dari Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebesar selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan publik.
- (5) Pelayaran-perintis dan penugasan dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.
- (6) Angkutan perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dievaluasi oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah setiap tahun.

Pasal 25

Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dapat dilakukan dengan cara kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh warga negara Indonesia.

Pasal 26

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayaran-perintis dan penugasan pada angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam Perizinan Angkutan

Pasal 27

Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.

Pasal 28

- (1) Izin usaha angkutan laut diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
 - b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
 - c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antarprovinsi dan internasional.
- (2) Izin usaha angkutan laut pelayaran-rakyat diberikan oleh:
 - a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; atau

- b. gubernur yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi, pelabuhan antarprovinsi, dan pelabuhan internasional.
- (3) Izin usaha angkutan sungai dan danau diberikan oleh:
- a. bupati/walikota sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha; atau
 - b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (4) Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk angkutan sungai dan danau kapal yang dioperasikan wajib memiliki izin trayek yang diberikan oleh:
- a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek dalam wilayah kabupaten/kota;
 - b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
 - c. Menteri bagi kapal yang melayani trayek antarprovinsi dan/atau antarnegara.
- (5) Izin usaha angkutan penyeberangan diberikan oleh:
- a. bupati/walikota sesuai dengan domisili badan usaha; atau
 - b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (6) Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (5) untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh:
- a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
 - b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan
 - c. Menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarprovinsi dan/atau antarnegara.

Pasal 29

- (1) Untuk mendapatkan izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) badan usaha wajib memiliki kapal berbendera Indonesia dengan ukuran sekurang-kurangnya GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*).
- (2) Orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (*joint venture*) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu *Gross Tonnage*) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

Pasal 30

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan angkutan di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketujuh Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan

Pasal 31

- (1) Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.
- (2) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. bongkar muat barang;
 - b. jasa pengurusan transportasi;
 - c. angkutan perairan pelabuhan;

- d. penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
- e. *tally* mandiri;
- f. depo peti kemas;
- g. pengelolaan kapal (*ship management*);
- h. perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*);
- i. keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*);
- j. keagenan kapal; dan
- k. perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).

Pasal 32

- (1) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu.
- (2) Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan bongkar muat dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
- (3) Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan angkutan perairan pelabuhan dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- (4) Kegiatan *tally* yang bukan *tally* mandiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) huruf e dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan bongkar muat, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi, terbatas hanya untuk kegiatan *cargodoring*, *receiving/delivery*, *stuffing*, dan *stripping* peti kemas bagi kepentingannya sendiri.

Pasal 33

Setiap badan usaha yang didirikan khusus untuk usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) wajib memiliki izin usaha.

Pasal 34

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedelapan Tarif Angkutan dan Usaha Jasa Terkait

Pasal 35

- (1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.
- (2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah.
- (3) Tarif angkutan penumpang nonekonomi ditetapkan oleh penyelenggara angkutan berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan.
- (4) Tarif angkutan barang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 36

Tarif usaha jasa terkait ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa terkait sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 37

Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif angkutan dan usaha jasa terkait diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesembilan
Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut

Paragraf 1
Wajib Angkut

Pasal 38

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- (2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
- (3) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Pasal 39

Ketentuan lebih lanjut mengenai wajib angkut diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 2
Tanggung Jawab Pengangkut

Pasal 40

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 41

- (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - d. kerugian pihak ketiga.
- (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
- (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 42

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
- (2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Pasal 43

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 3
Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya

Pasal 44

Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 45

- (1) Barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 dapat berupa:
 - a. kayu gelondongan (*logs*);
 - b. barang curah;
 - c. rel; dan
 - d. ternak.
- (2) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 berbentuk:
 - a. bahan cair;
 - b. bahan padat; dan
 - c. bahan gas.
- (3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diklasifikasikan sebagai berikut:
 - a. bahan atau barang peledak (*explosives*);
 - b. gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquified or dissolved under pressure*);
 - c. cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*);
 - d. bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*);
 - e. bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*);
 - f. bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*);
 - g. bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*);
 - h. bahan atau barang perusak (*corrosive substances*); dan
 - i. berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).

Pasal 46

Pengangkutan barang berbahaya dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 wajib memenuhi persyaratan:

- a. pengemasan, penumpukan, dan penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, serta penumpukan dan penyimpanan selama berada di kapal;
- b. keselamatan sesuai dengan peraturan dan standar, baik nasional maupun internasional bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya; dan
- c. pemberian tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.

Pasal 47

Pemilik, operator, dan/atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan/atau barang berbahaya tiba di pelabuhan.

Pasal 48

Badan Usaha Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan barang berbahaya dan barang khusus untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas barang di pelabuhan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang berbahaya dan barang khusus di pelabuhan.

Pasal 49

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesepuluh Angkutan Multimoda

Pasal 50

- (1) Angkutan perairan dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda.
- (2) Kegiatan angkutan perairan dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dilaksanakan antara penyedia jasa angkutan perairan dan badan usaha angkutan multimoda dan penyedia jasa moda lainnya.

Pasal 51

- (1) Angkutan multimoda dilakukan oleh badan usaha yang telah mendapat izin khusus untuk melakukan angkutan multimoda dari Pemerintah.
- (2) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab (*liability*) terhadap barang sejak diterimanya barang sampai diserahkan kepada penerima barang.

Pasal 52

Pelaksanaan angkutan multimoda dilakukan berdasarkan 1 (satu) dokumen yang diterbitkan oleh penyedia jasa angkutan multimoda.

Pasal 53

- (1) Tanggung jawab penyedia jasa angkutan multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) meliputi kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang
- (2) serta keterlambatan penyerahan barang.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan dalam hal penyedia jasa angkutan multimoda dapat membuktikan bahwa dirinya atau agennya secara layak telah melaksanakan segala tindakan untuk mencegah terjadinya kehilangan, kerusakan barang, serta keterlambatan penyerahan barang.
- (4) Tanggung jawab penyedia jasa angkutan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat terbatas.

Pasal 54

Penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Pasal 55

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesebelas

Pemberdayaan Industri Angkutan Perairan Nasional

Pasal 56

Pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional dilakukan dalam rangka memberdayakan angkutan perairan nasional dan memperkuat industri perkapalan nasional yang dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait.

Pasal 57

- (1) Pemberdayaan industri angkutan perairan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 wajib dilakukan oleh Pemerintah dengan:
 - a. memberikan fasilitas pembiayaan dan perpajakan;
 - b. memfasilitasi kemitraan kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal; dan
 - c. memberikan jaminan ketersediaan bahan bakar minyak untuk angkutan di perairan.
- (2) Perkuatan industri perkapalan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 wajib dilakukan oleh Pemerintah dengan:
 - a. menetapkan kawasan industri perkapalan terpadu;
 - b. mengembangkan pusat desain, penelitian, dan
 - c. pengembangan industri kapal nasional;
 - d. mengembangkan standardisasi dan komponen kapal dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan melakukan alih teknologi;
 - e. mengembangkan industri bahan baku dan komponen kapal;
 - f. memberikan insentif kepada perusahaan angkutan perairan nasional yang membangun dan/atau mereparasi kapal di dalam negeri dan/atau yang melakukan pengadaan kapal dari luar negeri;

- g. membangun kapal pada industri galangan kapal nasional apabila biaya pengadaannya dibebankan kepada Anggaran Pendapatan Belanja Negara atau Anggaran Pendapatan Belanja Daerah;
- h. membangun kapal yang pendanaannya berasal dari luar negeri dengan menggunakan sebanyakbanyaknya muatan lokal dan pelaksanaan alih teknologi; dan
- i. memelihara dan memperbaiki kapal pada industri perkapalan nasional yang biayanya dibebankan kepada Anggaran Pendapatan Belanja Negara atau Anggaran Pendapatan Belanja Daerah.

Pasal 58

Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberdayaan industri angkutan perairan dan perkuatan industri perkapalan nasional diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua belas Sanksi Administratif

Pasal 59

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2), Pasal 9 ayat (8), Pasal 28 ayat (4) atau ayat (6), atau Pasal 33 dapat dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau
 - d. pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 11 ayat (4) atau Pasal 13 ayat (6) dapat dikenakan sanksi administratif berupa tidak diberikan pelayanan jasa kepelabuhanan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VI HIPOTEK DAN PIUTANG-PELAYARAN YANG DIDAHULUKAN

Bagian Kesatu Hipotek

Pasal 60

- (1) Kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal.
- (2) Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.
- (3) Setiap akta hipotek diterbitkan 1 (satu) *Grosse* Akta Hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek.
- (4) *Grosse* Akta Hipotek sebagaimana dimaksud pada ayat (3) mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap.
- (5) Dalam hal *Grosse* Akta Hipotek hilang dapat diterbitkan *grosse* akta pengganti berdasarkan penetapan pengadilan.

Pasal 61

- (1) Kapal dapat dibebani lebih dari 1 (satu) hipotek.
- (2) Peringkat masing-masing hipotek ditentukan sesuai dengan tanggal dan nomor urut akta hipotek.

Pasal 62

Pengalihan hipotek dari penerima hipotek kepada penerima hipotek yang lain dilakukan dengan membuat akta pengalihan hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.

Pasal 63

- (1) Pencoretan hipotek (*roya*) dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal atas permintaan tertulis dari penerima hipotek.
- (2) Dalam hal permintaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan oleh pemberi hipotek, permintaan tersebut dilampiri dengan surat persetujuan pencoretan dari penerima hipotek.

Pasal 64

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembebanan hipotek diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Piutang-Pelayaran yang Didahulukan

Pasal 65

- (1) Apabila terdapat gugatan terhadap piutang yang dijamin dengan kapal, pemilik, pencarter, atau operator kapal harus mendahulukan pembayaran piutang-pelayaran yang didahulukan.
- (2) Piutang-pelayaran yang didahulukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu sebagai berikut:
 - a. untuk pembayaran upah dan pembayaran lainnya kepada Nakhoda, Anak Buah Kapal, dan awak pelengkap lainnya dari kapal dalam hubungan dengan penugasan mereka di kapal, termasuk biaya repatriasi dan kontribusi asuransi sosial yang harus dibiayai;
 - b. untuk membayar uang duka atas kematian atau membayar biaya pengobatan atas luka badan, baik yang terjadi di darat maupun di laut yang berhubungan langsung dengan pengoperasian kapal;
 - c. untuk pembayaran biaya *salvage* atas kapal;
 - d. untuk biaya pelabuhan dan alur-pelayaran lainnya serta biaya pemanduan; dan
 - e. untuk membayar kerugian yang ditimbulkan oleh kerugian fisik atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian kapal selain dari kerugian atau kerusakan terhadap muatan, peti kemas, dan barang bawaan penumpang yang diangkut di kapal.
- (3) Piutang-pelayaran yang didahulukan tidak dapat dibebankan atas kapal untuk menjamin gugatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dan huruf e apabila tindakan tersebut timbul sebagai akibat dari:
 - a. kerusakan yang timbul dari angkutan minyak atau bahan berbahaya dan beracun lainnya melalui laut; dan
 - b. bahan radioaktif atau kombinasi antara bahan radioaktif dengan bahan beracun, eksplosif atau bahan berbahaya dari bahan bakar nuklir, produk, atau sampah radioaktif.

Pasal 66

- (1) Pembayaran piutang-pelayaran yang didahulukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65 diutamakan dari pembayaran piutang gadai, hipotek, dan piutang yang terdaftar.
- (2) Pemilik, pencarter, pengelola, atau operator kapal harus mendahulukan pembayaran terhadap biaya yang timbul selain dari pembayaran piutang-pelayaran yang didahulukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65.
- (3) Biaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa:

- a. biaya yang timbul dari pengangkatan kapal yang tenggelam atau terdampar yang dilakukan oleh Pemerintah untuk menjamin keselamatan pelayaran atau perlindungan lingkungan maritim; dan
 - b. biaya perbaikan kapal yang menjadi hak galangan atau dok (hak retensi) jika pada saat penjualan paksa kapal sedang berada di galangan atau dok yang berada di wilayah hukum Indonesia.
- (4) Piutang-pelayaran sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 65 mempunyai jenjang prioritas se uai dengan urutannya, kecuali apabila klaim biaya *salvage* kapal telah timbul terlebih dahulu mendahului klaim yang lain, biaya *salvage* menjadi prioritas yang lebih dari piutang pelayaran yang didahulukan lainnya.

BAB VII KEPELABUHANAN

Bagian Kesatu Tatanan Kepelabuhanan Nasional

Paragraf 1 Umum

Pasal 67

- (1) Tatanan Kepelabuhanan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.
- (2) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.
- (3) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. peran, fungsi, jenis, dan hierarki pelabuhan;
 - b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional; dan
 - c. lokasi pelabuhan.

Paragraf 2 Peran, Fungsi, Jenis, dan Hierarki Pelabuhan

Pasal 68

Pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan
- f. mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pasal 69

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan:

- a. pemerintahan; dan
- b. pengusaha.

Pasal 70

- (1) Jenis pelabuhan terdiri atas:
 - a. pelabuhan laut; dan
 - b. pelabuhan sungai dan danau.
- (2) Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a mempunyai hierarki terdiri atas:

- a. pelabuhan utama;
- b. pelabuhan pengumpul; dan
- c. pelabuhan pengumpan.

Paragraf 3
Rencana Induk Pelabuhan Nasional

Pasal 71

- (1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (3) huruf b merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional disusun dengan memperhatikan:
 - a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
 - b. potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
 - c. potensi sumber daya alam; dan
 - d. perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- (3) Rencana Induk Pelabuhan Nasional memuat:
 - a. kebijakan pelabuhan nasional; dan
 - b. rencana lokasi dan hierarki pelabuhan.
- (4) Menteri menetapkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (5) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (6) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis akibat bencana yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dapat ditinjau kembali lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

Paragraf 4
Lokasi Pelabuhan

Pasal 72

- (1) Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- (2) Lokasi pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai dengan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.

Pasal 73

- (1) Setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
 - a. Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 - b. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi;
 - c. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
 - d. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan;
 - e. kelayakan teknis, ekonomis, dan lingkungan; dan
 - f. keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal.

Pasal 74

- (1) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 ayat (1) meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan rencana peruntukan wilayah perairan.
- (2) Rencana peruntukan wilayah daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasar pada kriteria kebutuhan:
 - a. fasilitas pokok; dan
 - b. fasilitas penunjang.

- (3) Rencana peruntukan wilayah perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berdasar pada kriteria kebutuhan:
- a. fasilitas pokok; dan
 - b. fasilitas penunjang.

Pasal 75

- (1) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 ayat (1) dilengkapi dengan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
- (2) Batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan koordinat geografis untuk menjamin kegiatan kepelabuhanan.
- (3) Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan, terdiri atas:
 - a. wilayah daratan yang digunakan untuk kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang; dan
 - b. wilayah perairan yang digunakan untuk kegiatan alurpelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antarkapal, kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, kegiatan pemanduan, tempat perbaikan kapal, dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan.
- (4) Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan merupakan perairan pelabuhan di luar Daerah Lingkungan Kerja perairan yang digunakan untuk alur-pelayaran dari dan ke pelabuhan, keperluan keadaan darurat, pengembangan pelabuhan jangka panjang, penempatan kapal mati, percobaan berlayar, kegiatan pemanduan, fasilitas pembangunan, dan pemeliharaan kapal.
- (5) Daratan dan/atau perairan yang ditetapkan sebagai Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikuasai oleh negara dan diatur oleh penyelenggara pelabuhan.
- (6) Pada Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan yang telah ditetapkan, diberikan hak pengelolaan atas tanah dan/atau pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 76

- (1) Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan untuk pelabuhan laut ditetapkan oleh:
 - a. Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota akan kesesuaian dengan tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota; dan
 - b. gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan untuk pelabuhan sungai dan danau ditetapkan oleh bupati/walikota.

Pasal 77

Suatu wilayah tertentu di daratan atau di perairan dapat ditetapkan oleh Menteri menjadi lokasi yang berfungsi sebagai pelabuhan, sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota serta memenuhi persyaratan kelayakan teknis dan lingkungan.

Pasal 78

Ketentuan lebih lanjut mengenai pedoman dan tata cara penetapan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua
Penyelenggaraan Kegiatan di Pelabuhan

Paragraf 1
Umum

Pasal 79

Kegiatan pemerintahan dan pengusaha di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi.

Paragraf 2
Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan

Pasal 80

- (1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 meliputi:
 - a. pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan;
 - b. keselamatan dan keamanan pelayaran; dan/atau
 - c. kepabeanan;
 - d. keimigrasian;
 - e. kekarantinaan.
- (2) Selain kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdapat kegiatan pemerintahan lainnya yang keberadaannya bersifat tidak tetap.
- (3) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.
- (4) Fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Syahbandar.
- (5) Fungsi kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf e dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 3
Penyelenggara Pelabuhan

Pasal 81

- (1) Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas:
 - a. Otoritas Pelabuhan; atau
 - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (2) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.
- (3) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- (4) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat merupakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.

Pasal 82

- (1) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf a dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada:
 - a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan
 - b. gubernur atau bupati/walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.

- (3) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) dibentuk untuk 1 (satu) atau beberapa pelabuhan.
- (4) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.
- (5) Hasil konsesi yang diperoleh Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan pendapatan negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (6) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf a dalam pelaksanaannya harus berkoordinasi dengan pemerintah daerah.

Pasal 83

- (1) Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1) huruf a Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab:
 - a. menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
 - b. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan;
 - c. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
 - d. menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
 - e. menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
 - f. menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
 - g. mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
 - h. menjamin kelancaran arus barang.
- (2) Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Pasal 84

Untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 Otoritas Pelabuhan mempunyai wewenang:

- a. mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
- b. mengawasi penggunaan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- c. mengatur lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal; dan
- d. menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

Pasal 85

Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) diberi hak pengelolaan atas tanah dan pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 86

Aparat Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan pegawai negeri sipil yang mempunyai kemampuan dan kompetensi di bidang kepelabuhanan sesuai dengan kriteria yang ditetapkan.

Pasal 87

- a. Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b mempunyai tugas dan tanggung jawab:

- b. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, dan alur-pelayaran;
- c. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- d. menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- e. memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
- f. menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- g. menjamin kelancaran arus barang; dan
- h. menyediakan fasilitas pelabuhan.

Pasal 88

- (1) Dalam mendukung kawasan perdagangan bebas dapat diselenggarakan pelabuhan tersendiri.
- (2) Penyelenggaraan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kawasan perdagangan bebas.
- (3) Pelaksanaan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.

Pasal 89

Ketentuan lebih lanjut mengenai Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 4

Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan

Pasal 90

- (1) Kegiatan pengusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- (2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
- (3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
 - a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
 - b. penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
 - c. penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
 - d. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
 - e. penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
 - f. penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;
 - g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
 - h. penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
 - i. penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.
- (4) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

Pasal 91

- (1) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.

- (2) Kegiatan pengusahaan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan untuk lebih dari satu terminal.
- (3) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (4) Dalam keadaan tertentu, terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya pada pelabuhan yang diusahakan Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan perjanjian.
- (5) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha.

Pasal 92

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian.

Paragraf 5

Badan Usaha Pelabuhan

Pasal 93

Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

Pasal 94

Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban:

- a. menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
- b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- c. menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;
- d. ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
- e. memelihara kelestarian lingkungan;
- f. memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan
- g. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

Pasal 95

Ketentuan lebih lanjut mengenai Badan Usaha Pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 6

Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan

Pasal 96

- (1) Pembangunan pelabuhan laut dilaksanakan berdasarkan izin dari:
 - a. Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul; dan
 - b. gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.
- (2) Pembangunan pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dan memperhatikan keterpaduan intra-dan antarmoda transportasi.

Pasal 97

- (1) Pelabuhan laut hanya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin.
- (2) Izin mengoperasikan pelabuhan laut diberikan oleh:
 - a. Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul; dan
 - b. gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.

Pasal 98

- (1) Pembangunan pelabuhan sungai dan danau wajib memperoleh izin dari bupati/walikota.
- (2) Pembangunan pelabuhan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dengan memperhatikan keterpaduan intradan antarmoda transportasi.
- (3) Pelabuhan sungai dan danau hanya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin.
- (4) Izin mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau diberikan oleh bupati/walikota.

Pasal 99

Ketentuan lebih lanjut mengenai perizinan pembangunan dan pengoperasian pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 7

Tanggung Jawab Ganti Kerugian

Pasal 100

- (1) Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- (2) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal.
- (3) Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan.

Pasal 101

- (1) Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.
- (2) Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian.

Bagian Ketiga

Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri

Pasal 102

- (1) Untuk menunjang kegiatan tertentu di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan dapat dibangun terminal khusus.
- (2) Untuk menunjang kegiatan tertentu di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan dapat dibangun terminal untuk kepentingan sendiri.

Pasal 103

Terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 ayat (1):

- a. ditetapkan menjadi bagian dari pelabuhan terdekat;
- b. wajib memiliki Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan tertentu; dan

- c. ditempatkan instansi Pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, serta instansi yang melaksanakan fungsi pemerintahan sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 104

- (1) Terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 ayat (1) hanya dapat dibangun dan dioperasikan dalam hal:
 - a. pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokok tersebut; dan
 - b. berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran apabila membangun dan mengoperasikan terminal khusus.
- (2) Untuk membangun dan mengoperasikan terminal khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan kelestarian lingkungan dengan izin dari Menteri.
- (3) Izin pengoperasian terminal khusus diberikan untuk jangka waktu maksimal 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang selama memenuhi persyaratan berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 105

Terminal khusus dilarang digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan darurat dengan izin Menteri.

Pasal 106

Terminal khusus yang sudah tidak dioperasikan sesuai dengan izin yang telah diberikan dapat diserahkan kepada Pemerintah atau dikembalikan seperti keadaan semula atau diusulkan untuk perubahan status menjadi terminal khusus untuk menunjang usaha pokok yang lain atau menjadi pelabuhan.

Pasal 107

- (1) Terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 yang diserahkan kepada Pemerintah dapat berubah statusnya menjadi pelabuhan setelah memenuhi persyaratan:
 - a. sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 - b. layak secara ekonomis dan teknis operasional;
 - c. membentuk atau mendirikan Badan Usaha Pelabuhan;
 - d. mendapat konsesi dari Otoritas Pelabuhan;
 - e. keamanan, ketertiban, dan keselamatan pelayaran; dan
 - f. kelestarian lingkungan.
- (2) Dalam hal terminal khusus berubah status menjadi pelabuhan, tanah daratan dan/atau perairan, fasilitas penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang dikuasai dan dimiliki oleh pengelola terminal khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diserahkan dan dikuasai oleh negara.

Pasal 108

Ketentuan lebih lanjut mengenai terminal khusus dan perubahan status terminal khusus diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Penarifan

Pasal 109

Setiap pelayanan jasa kepelabuhanan dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan.

Pasal 110

- (1) Tarif yang terkait dengan penggunaan perairan dan/atau daratan serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan ditetapkan oleh Otoritas Pelabuhan setelah dikonsultasikan dengan Menteri.

- (2) Tarif jasa kepelabuhanan yang diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan ditetapkan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah dan merupakan pendapatan Badan Usaha Pelabuhan.
- (3) Tarif jasa kepelabuhanan bagi pelabuhan yang diusahakan secara tidak komersial oleh Pemerintah ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah dan merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- (4) Tarif jasa kepelabuhanan bagi pelabuhan yang diusahakan oleh pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota ditetapkan dengan Peraturan Daerah dan merupakan penerimaan daerah.

Bagian Kelima Pelabuhan yang Terbuka bagi Perdagangan Luar Negeri

Pasal 111

- (1) Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama.
- (2) Penetapan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan pertimbangan:
 - a. pertumbuhan dan pengembangan ekonomi nasional;
 - b. kepentingan perdagangan internasional;
 - c. kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional;
 - d. posisi geografis yang terletak pada lintasan pelayaran internasional;
 - e. Tatanan Kepelabuhanan Nasional;
 - f. fasilitas pelabuhan;
 - g. keamanan dan kedaulatan negara; dan
 - h. kepentingan nasional lainnya.
- (3) Terminal khusus tertentu dapat digunakan untuk melakukan kegiatan perdagangan luar negeri.
- (4) Terminal khusus tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memenuhi persyaratan:
 - a. aspek administrasi;
 - b. aspek ekonomi;
 - c. aspek keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - d. aspek teknis fasilitas kepelabuhanan;
 - e. fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi pemegang fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina; dan
 - f. jenis komoditas khusus.
- (5) Pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 112

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111 ayat (4) dapat dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif serta besarnya denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 113

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam
Peran Pemerintah Daerah

Pasal 114

Peran pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 dilakukan untuk memberikan manfaat bagi pemerintah daerah.

Pasal 115

- (1) Upaya untuk memberikan manfaat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 pemerintah daerah mempunyai peran, tugas, dan wewenang sebagai berikut:
 - a. mendorong pengembangan kawasan perdagangan, kawasan industri, dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;
 - b. mengawasi terjaminnya kelestarian lingkungan di pelabuhan;
 - c. ikut menjamin keselamatan dan keamanan pelabuhan;
 - d. menyediakan dan memelihara infrastruktur yang menghubungkan pelabuhan dengan kawasan perdagangan, kawasan industri, dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;
 - e. membina masyarakat di sekitar pelabuhan dan memfasilitasi masyarakat di wilayahnya untuk dapat berperan serta secara positif terselenggaranya kegiatan pelabuhan;
 - f. menyediakan pusat informasi muatan di tingkat wilayah;
 - g. memberikan izin mendirikan bangunan di sisi daratan; dan
 - h. memberikan rekomendasi dalam penetapan lokasi pelabuhan dan terminal khusus.
- (2) Dalam hal pemerintah daerah tidak dapat melaksanakan atau menyalahgunakan peran, tugas, dan wewenang, Pemerintah mengambil alih peran, tugas, dan wewenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VIII
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN

Bagian Kesatu
Umum

Pasal 116

- (1) Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah.

Bagian Kedua
Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan

Pasal 117

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. kelaiklautan kapal; dan
 - b. kenavigasian.
- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:
 - a. keselamatan kapal;
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. pengawakan kapal;
 - d. garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. status hukum kapal;
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
 - h. manajemen keamanan kapal.

- (3) Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Pasal 118

Kenavigasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) huruf b terdiri atas:

- a. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- b. Telekomunikasi-Pelayaran;
- c. hidrografi dan meteorologi;
- d. alur dan perlintasan;
- e. pengerukan dan reklamasi;
- f. pemanduan;
- g. penanganan kerangka kapal; dan
- h. *salvage* dan pekerjaan bawah air.

Pasal 119

- (1) Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan,
- (2) pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu.
- (3) Untuk menjamin keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran, Pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi bangunan tersebut.

Bagian Ketiga

Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan

Pasal 120

Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan dilakukan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang serta keselamatan dan keamanan pelabuhan.

Pasal 121

Keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi:

- a. prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan;
- b. sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan;
- c. sistem komunikasi; dan
- d. personel pengamanan.

Pasal 122

Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

Bagian Keempat

Perlindungan Lingkungan Maritim

Pasal 123

Perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

- a. kepelabuhanan;
- b. pengoperasian kapal;
- c. pengangkutan limbah, bahan berbahaya, dan beracun di perairan;
- d. pembuangan limbah di perairan; dan
- e. penutuhan kapal.

BAB IX
KELAIKLAUTAN KAPAL

Bagian Kesatu
Keselamatan Kapal

Pasal 124

- (1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. material;
 - b. konstruksi;
 - c. bangunan;
 - d. permesinan dan perlistrikan;
 - e. stabilitas;
 - f. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
 - g. elektronika kapal.

Pasal 125

- (1) Sebelum pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya, pemilik atau galangan kapal wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun serta data kelengkapannya.
- (2) Pembangunan atau pengerjaan kapal yang merupakan perombakan harus sesuai dengan gambar rancang bangun dan data yang telah mendapat pengesahan dari Menteri.
- (3) Pengawasan terhadap pembangunan dan pengerjaan perombakan kapal dilakukan oleh Menteri.

Pasal 126

- (1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.
- (2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;
 - b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan
 - c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.
- (3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
- (4) Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
- (5) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Pasal 127

- (1) Sertifikat kapal tidak berlaku apabila:
 - b. masa berlaku sudah berakhir;
 - c. tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (*endorsement*);
 - d. kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal;
 - e. kapal berubah nama;
 - f. kapal berganti bendera;
 - g. kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal;
 - h. kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal;
 - i. kapal tenggelam atau hilang; atau
 - j. kapal ditutuh (*scrapping*).
- (2) Sertifikat kapal dibatalkan apabila:

- a. keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya;
 - b. kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal; atau
 - c. sertifikat diperoleh secara tidak sah.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembatalan sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 128

- (1) Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemilik, operator kapal, dan Nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 129

- (1) Kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (3) Pengakuan dan penunjukan badan klasifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Menteri.
- (4) Badan klasifikasi yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib melaporkan kegiatannya kepada Menteri.

Pasal 130

- (1) Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
- (3) Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Pasal 131

- (1) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan.
- (2) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan.

Pasal 132

- (1) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan.
- (2) Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi Pemerintah terkait.

Pasal 133

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengesahan gambar dan pengawasan pembangunan kapal, serta pemeriksaan dan sertifikasi keselamatan kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua
Pencegahan Pencemaran dari Kapal

Pasal 134

- (1) Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran.
- (2) Pencegahan dan pengendalian pencemaran ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
- (3) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran diberikan sertifikat pencegahan dan pengendalian pencemaran oleh Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan pencemaran dari kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga
Pengawakan Kapal

Pasal 135

Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

Pasal 136

- (1) Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk kapal berbendera Indonesia harus warga negara Indonesia.
- (2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 137

- (1) 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.
- (2) Nakhoda untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dan untuk kapal tradisional ukuran kurang dari GT 105 (seratus lima *Gross Tonnage*) dengan konstruksi sederhana yang berlayar di perairan terbatas bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.
- (3) Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal.
- (4) Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.
- (5) Selain kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih diberi tugas dan kewenangan khusus, yaitu:
 - a. membuat catatan setiap kelahiran;
 - b. membuat catatan setiap kematian; dan
 - c. menyaksikan dan mencatat surat wasiat.
- (6) Nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kesehatan.

Pasal 138

- (1) Nakhoda wajib berada di kapal selama berlayar.
- (2) Sebelum kapal berlayar, Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar.
- (3) Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
- (4) Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 139

Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan.

Pasal 140

- (1) Dalam hal Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih yang bertugas di kapal sedang berlayar untuk sementara atau untuk seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, mualim I menggantikannya dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda.
- (2) Apabila mualim I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak mampu menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mualim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai dengan sijiil menggantikan dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda.
- (3) Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) disebabkan halangan sementara, penggantian tidak mengalihkan kewenangan dan tanggung jawab Nakhoda kepada pengganti sementara.
- (4) Apabila seluruh mualim dalam kapal berhalangan menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengganti Nakhoda ditunjuk oleh dewan kapal.
- (5) Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disebabkan halangan tetap, Nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 137 ayat (1) dan ayat (3).

Pasal 141

- (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih dan Nakhoda untuk kapal penumpang, wajib menyelenggarakan buku harian kapal.
- (2) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya.
- (3) Buku harian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan.

Pasal 142

- (1) Anak Buah Kapal wajib menaati perintah Nakhoda secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda.
- (2) Dalam hal Anak Buah Kapal mengetahui bahwa perintah yang diterimanya tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, maka yang bersangkutan berhak mengadukan kepada pejabat pemerintah yang berwenang.

Pasal 143

- (1) Nakhoda berwenang memberikan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap Anak Buah Kapal yang:
 - a. meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda;
 - b. tidak kembali ke kapal pada waktunya;
 - c. tidak melaksanakan tugas dengan baik;
 - d. menolak perintah penugasan;
 - e. berperilaku tidak tertib; dan/atau
 - f. berperilaku tidak layak.
- (3) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 144

- (1) Selama perjalanan kapal, Nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal.

- (2) Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan Awak Kapal.
- (3) Tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 145

Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Pasal 146

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyijilan, pengawakan kapal, dan dokumen pelaut diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat Garis Muat Kapal dan Pemuatan

Pasal 147

- (1) Setiap kapal yang berlayar harus ditetapkan garis muatnya sesuai dengan persyaratan.
- (2) Penetapan garis muat kapal dinyatakan dalam Sertifikat Garis Muat.
- (3) Pada setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dipasang Marka Garis Muat secara tetap sesuai dengan daerah-pelayarannya.

Pasal 148

- (1) Setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan Nakhoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal.
- (2) Tata cara penanganan, penempatan, dan pemadatan muatan barang serta pengaturan balas harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Pasal 149

- (1) Setiap peti kemas yang akan dipergunakan sebagai bagian dari alat angkut wajib memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- (2) Tata cara penanganan, penempatan, dan pemadatan peti kemas serta pengaturan balas harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Pasal 150

Ketentuan lebih lanjut mengenai garis muat dan pemuatan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan Penumpang

Pasal 151

- (1) Setiap Awak Kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi:
 - a. gaji;
 - b. jam kerja dan jam istirahat;
 - c. jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal;
 - d. kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan;
 - e. kesempatan mengembangkan karier;
 - f. pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman; dan
 - g. pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.
- (2) Kesejahteraan kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dalam perjanjian kerja antara Awak Kapal dengan pemilik atau operator kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 152

- (1) Setiap kapal yang mengangkut penumpang wajib menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang.
- (2) Fasilitas kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. ruang pengobatan atau perawatan;
 - b. peralatan medis dan obat-obatan; dan
 - c. tenaga medis.

Pasal 153

Ketentuan lebih lanjut mengenai perjanjian kerja dan persyaratan fasilitas kesehatan penumpang diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam Status Hukum Kapal

Pasal 154

Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:

- a. pengukuran kapal;
- b. pendaftaran kapal; dan
- c. penetapan kebangsaan kapal.

Pasal 155

- (1) Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri.
- (2) Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yaitu:
 - a. pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
 - b. pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
 - c. pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.
- (3) Berdasarkan pengukuran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).
- (4) Surat Ukur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan oleh Menteri dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.

Pasal 156

- (1) Pada kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur wajib dipasang Tanda Selar.
- (2) Tanda Selar harus tetap terpasang di kapal dengan baik dan mudah dibaca.

Pasal 157

- (1) Pemilik, operator kapal, atau Nakhoda harus segera melaporkan secara tertulis kepada Menteri apabila terjadi perombakan kapal yang menyebabkan perubahan data yang ada dalam Surat Ukur.
- (2) Apabila terjadi perubahan data sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengukuran ulang kapal harus segera dilakukan.

Pasal 158

- (1) Kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Kapal yang dapat didaftar di Indonesia yaitu:
 - a. kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*);
 - b. kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan

- c. kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.
- (3) Pendaftaran kapal dilakukan dengan pembuatan akta pendaftaran dan dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
- (4) Sebagai bukti kapal telah terdaftar, kepada pemilik diberikan *grosse* akta pendaftaran kapal yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah didaftar.
- (5) Pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang Tanda Pendaftaran.

Pasal 159

- (1) Pendaftaran kapal dilakukan di tempat yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Pemilik kapal bebas memilih salah satu tempat pendaftaran kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk mendaftarkan kapalnya.

Pasal 160

- (1) Kapal dilarang didaftarkan apabila pada saat yang sama kapal itu masih terdaftar di tempat pendaftaran lain.
- (2) Kapal asing yang akan didaftarkan di Indonesia harus dilengkapi dengan surat keterangan penghapusan dari negara bendera asal kapal.

Pasal 161

- (1) *Grosse* akta pendaftaran kapal yang rusak, hilang, atau musnah dapat diberikan *grosse* akta baru sebagai pengganti.
- (2) *Grosse* akta pengganti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat diberikan oleh pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal pada tempat kapal didaftarkan berdasarkan penetapan pengadilan negeri.

Pasal 162

- (1) Pengalihan hak milik atas kapal wajib dilakukan dengan cara balik nama di tempat kapal tersebut semula didaftarkan.
- (2) Balik nama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan membuat akta balik nama dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan.
- (3) Sebagai bukti telah terjadi pengalihan hak milik atas kapal kepada pemilik yang baru diberikan *grosse* akta balik nama kapal.

Pasal 163

- (1) Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.
- (2) Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk :
 - a. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih;
 - b. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*); atau
 - c. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).
- (3) Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau.

Pasal 164

Kapal negara dapat diberi Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.

Pasal 165

- (1) Kapal berkebangsaan Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaan kapal.
- (2) Kapal yang bukan berkebangsaan Indonesia dilarang mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaannya.

Pasal 166

- (1) Setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan identitas kapalnya secara jelas.
- (2) Setiap kapal asing yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan dan akan bertolak dari pelabuhan di Indonesia, wajib mengibarkan bendera Indonesia selain bendera kebangsaannya.

Pasal 167

Kapal berkebangsaan Indonesia dilarang mengibarkan bendera negara lain sebagai tanda kebangsaan.

Pasal 168

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengukuran dan penerbitan surat ukur, tata cara, persyaratan, dan dokumentasi pendaftaran kapal, serta tata cara dan persyaratan penerbitan Surat Tanda Kebangsaan Kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh

Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal

Pasal 169

- (1) Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- (2) Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat.
- (3) Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal.
- (4) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemerintah yang memiliki kompetensi atau lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah.
- (5) Sertifikat Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran diterbitkan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedelapan

Manajemen Keamanan Kapal

Pasal 170

- (1) Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keamanan kapal.
- (2) Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keamanan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat.
- (3) Sertifikat Manajemen Keamanan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*).
- (4) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemerintah yang memiliki kompetensi atau lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah.
- (5) Sertifikat Manajemen Keamanan Kapal diterbitkan oleh pejabat berwenang yang ditunjuk oleh Menteri.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keamanan kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesembilan
Sanksi Administratif

Pasal 171

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 ayat (1), Pasal 129 ayat (1) atau ayat (4), Pasal 130 ayat (1), Pasal 132 ayat (1) atau ayat (2), Pasal 137 ayat (1) atau ayat (2), Pasal 138 ayat (1) atau ayat (2), Pasal 141 ayat (1) atau ayat (2), Pasal 152 ayat (1), Pasal 156 ayat (1), Pasal 160 ayat (1), Pasal 162 ayat (1), atau Pasal 165 ayat (1) dikenakan sanksi administratif, berupa:
 - a. peringatan;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat;
 - d. pencabutan izin atau pencabutan sertifikat;
 - e. tidak diberikan sertifikat; atau
 - f. tidak diberikan Surat Persetujuan Berlayar.
- (2) Pejabat pemerintah yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (5) dikenakan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepegawaian.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB X
KENAVIGASIAN

Bagian Kesatu
Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Pasal 172

- (1) Pemerintah bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menyelenggarakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sesuai dengan perkembangan teknologi.
- (2) Selain untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya.
- (3) Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan dan standar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Dalam keadaan tertentu, pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai bagian dari penyelenggaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilaksanakan oleh badan usaha.
- (5) Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang diadakan oleh badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diawasi oleh Pemerintah.
- (6) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (4) wajib:
 - a. memelihara dan merawat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
 - b. menjamin keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dengan standar yang telah ditetapkan; dan
 - c. melaporkan kepada Menteri tentang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Pasal 173

Pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan, dan keterampilan yang dibuktikan dengan sertifikat.

Pasal 174

Setiap orang dilarang merusak atau melakukan tindakan apa pun yang mengakibatkan tidak berfungsinya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran serta fasilitas alur-pelayaran di laut, sungai, dan danau.

Pasal 175

- (1) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan hambatan di laut, sungai, dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya.
- (2) Tanggung jawab Pemilik dan/atau operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula.
- (3) Perbaikan dan penggantian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan terjadi.

Pasal 176

- (1) Kapal yang berlayar di perairan Indonesia dikenai biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- (2) Biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tidak dikenakan bagi kapal negara dan kapal tertentu.

Pasal 177

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua Telekomunikasi-Pelayaran

Pasal 178

- (1) Pemerintah wajib menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menyelenggarakan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan perkembangan informasi dan teknologi.
- (2) Penyelenggaraan sistem Telekomunikasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan dan standar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengadaan Telekomunikasi-Pelayaran sebagai bagian dari penyelenggaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilaksanakan oleh badan usaha.
- (4) Telekomunikasi-Pelayaran yang diadakan oleh badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diawasi oleh Pemerintah.
- (5) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib:
 - a. memelihara dan merawat Telekomunikasi-Pelayaran;
 - b. menjamin keandalan Telekomunikasi-Pelayaran dengan standar yang telah ditetapkan; dan
 - c. melaporkan kepada Menteri tentang pengoperasian Telekomunikasi-Pelayaran.

Pasal 179

Pengoperasian Telekomunikasi-Pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan, dan keterampilan yang dibuktikan dengan sertifikat.

Pasal 180

Setiap orang dilarang merusak atau melakukan tindakan apa pun yang mengakibatkan tidak berfungsinya Telekomunikasi-Pelayaran serta fasilitas alur-pelayaran di laut, sungai, dan danau.

Pasal 181

- (1) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan Telekomunikasi-Pelayaran dan hambatan di laut, sungai dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya.
- (2) Tanggung jawab pemilik dan/atau operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula.
- (3) Perbaikan dan penggantian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan terjadi.

Pasal 182

- (1) Kapal yang berlayar di perairan Indonesia dikenai biaya pemanfaatan Telekomunikasi-Pelayaran yang merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- (2) Biaya pemanfaatan Telekomunikasi-Pelayaran dikenakan bagi seluruh kapal.

Pasal 183

- (1) Pemerintah wajib memberikan pelayanan komunikasi marabahaya, komunikasi segera, dan keselamatan serta siaran tanda waktu standar.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan komunikasi marabahaya, komunikasi segera, dan keselamatan serta siaran tanda waktu standar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 184

Ketentuan lebih lanjut tentang penyelenggaraan Telekomunikasi-Pelayaran diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga Hidrografi dan Meteorologi

Pasal 185

Pemerintah melaksanakan survei dan pemetaan hidrografi untuk pemutakhiran data pada buku petunjuk-pelayaran, peta laut, dan peta alur-pelayaran sungai dan danau.

Pasal 186

- (1) Pemerintah wajib memberikan pelayanan meteorologi meliputi antara lain:
 - a. pemberian informasi mengenai keadaan cuaca dan laut serta prakiraannya;
 - b. kalibrasi dan sertifikasi perlengkapan pengamatan cuaca di kapal; dan
 - c. bimbingan teknis pengamatan cuaca di laut kepada Awak Kapal tertentu untuk menunjang masukan data meteorologi.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan meteorologi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Keempat Alur dan Perlintasan

Pasal 187

- (1) Alur dan perlintasan terdiri atas:
 - a. alur-pelayaran di laut; dan
 - b. alur-pelayaran sungai dan danau.
- (2) Alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang.
- (3) Pada alur-pelayaran sungai dan danau ditetapkan kriteria klasifikasi alur.
- (4) Penetapan kriteria klasifikasi alur-pelayaran sungai dan danau dilakukan dengan memperhatikan saran dan pertimbangan teknis dari Menteri yang terkait.

Pasal 188

- (1) Penyelenggaraan alur-pelayaran dilaksanakan oleh Pemerintah.

- (2) Badan usaha dapat diikutsertakan dalam sebagian penyelenggaraan alur-pelayaran.
- (3) Untuk penyelenggaraan alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pemerintah wajib:
 - a. menetapkan alur-pelayaran;
 - b. menetapkan sistem rute;
 - c. menetapkan tata cara berlalu lintas; dan
 - d. menetapkan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

Pasal 189

- (1) Untuk membangun dan memelihara alur-pelayaran dan kepentingan lainnya dilakukan pekerjaan pengerukan dengan memenuhi persyaratan teknis.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. keselamatan berlayar;
 - b. kelestarian lingkungan;
 - c. tata ruang perairan; dan
 - d. tata pengairan untuk pekerjaan di sungai dan danau.

Pasal 190

- (1) Untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar pada perairan tertentu, Pemerintah menetapkan sistem rute yang meliputi:
 - a. skema pemisah lalu lintas di laut;
 - b. rute dua arah;
 - c. garis haluan yang dianjurkan;
 - d. rute air dalam;
 - e. daerah yang harus dihindari;
 - f. daerah lalu lintas pedalaman; dan
 - g. daerah kewaspadaan.
- (2) Penetapan sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
 - a. kondisi alur-pelayaran; dan
 - b. pertimbangan kepadatan lalu lintas.
- (3) Sistem rute sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Pasal 191

Tata cara berlalu lintas di perairan dilakukan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 192

Setiap alur-pelayaran wajib dilengkapi dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran.

Pasal 193

- (1) Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan:
 - a. tata cara berlalu lintas;
 - b. alur-pelayaran;
 - c. sistem rute;
 - d. daerah-pelayaran lalu lintas kapal; dan
 - e. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- (2) Nakhoda yang berlayar di perairan Indonesia pada wilayah tertentu wajib melaporkan semua informasi melalui Stasiun Radio Pantai (SRPOP) terdekat.

Pasal 194

- (1) Pemerintah menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia dan tata cara penggunaannya untuk perlintasan yang sifatnya terus menerus, langsung, dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia.
- (2) Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:

- a. ketahanan nasional;
 - b. keselamatan berlayar;
 - c. eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam;
 - d. jaringan kabel dan pipa dasar laut;
 - e. konservasi sumber daya alam dan lingkungan;
 - f. rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional;
 - g. tata ruang laut; dan
 - h. rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.
- (3) Semua kapal asing yang menggunakan Alur Laut Kepulauan Indonesia dalam pelayarannya tidak boleh menyimpang kecuali dalam keadaan darurat.
- (4) Pemerintah mengawasi lalu lintas kapal asing yang melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia.
- (5) Pemerintah menetapkan lokasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran untuk melakukan pemantauan terhadap lalu lintas kapal asing yang melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Pasal 195

Untuk kepentingan keselamatan berlayar di perairan Indonesia:

- a. Pemerintah harus menetapkan dan mengumumkan zona keamanan dan zona keselamatan pada setiap lokasi kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan berlayar;
- b. setiap membangun, memindahkan, dan/atau membongkar bangunan atau instalasi harus memenuhi persyaratan keselamatan dan mendapatkan izin dari Pemerintah;
- c. setiap bangunan atau instalasi dimaksud dalam huruf b, yang sudah tidak digunakan wajib dibongkar oleh pemilik bangunan atau instalasi;
- d. pembongkaran sebagaimana dimaksud dalam huruf c dilaksanakan dengan ketentuan yang berlaku dan dilaporkan kepada Pemerintah untuk diumumkan; dan
- e. pemilik atau operator yang akan mendirikan bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud dalam huruf c wajib memberikan jaminan.

Pasal 196

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan penetapan alur dan perlintasan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Pengerukan dan Reklamasi

Pasal 197

- (1) Untuk kepentingan keselamatan dan keamanan pelayaran, desain dan pekerjaan pengerukan alurpelayaran dan kolam pelabuhan, serta reklamasi wajib mendapat izin Pemerintah.
- (2) Pekerjaan pengerukan alur-pelayaran dan kolam pelabuhan serta reklamasi dilakukan oleh perusahaan yang mempunyai kemampuan dan kompetensi dan dibuktikan dengan sertifikat yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai desain dan pekerjaan pengerukan alur-pelayaran, kolam pelabuhan, dan reklamasi serta sertifikasi pelaksana pekerjaan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keenam Pemanduan

Pasal 198

- (1) Untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, Pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

- (2) Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa menggunakan jasa pemanduan.
- (3) Penyelenggaraan pemanduan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan.
- (4) Penyelenggaraan pemanduan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dipungut biaya.
- (5) Dalam hal Pemerintah belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa, pengelolaan dan pengoperasian pemanduan dapat dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus yang memenuhi persyaratan dan memperoleh izin dari Pemerintah.
- (6) Biaya pemanduan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dibebaskan bagi:
 - a. kapal perang; dan
 - b. kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.

Pasal 199

- (1) Petugas Pandu wajib memenuhi persyaratan kesehatan, keterampilan, serta pendidikan dan pelatihan yang dibuktikan dengan sertifikat.
- (2) Petugas Pandu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaksanakan tugasnya berdasarkan pada standar keselamatan dan keamanan pelayaran.
- (3) Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab Nakhoda.

Pasal 200

Pengelola terminal khusus atau Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan, wajib membayar persentase dari pendapatan yang berasal dari jasa pemanduan kepada Pemerintah sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak.

Pasal 201

Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan perairan pandu, persyaratan dan kualifikasi petugas pandu, serta penyelenggaraan pemanduan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh Kerangka Kapal

Pasal 202

- (1) Pemilik kapal dan/atau Nakhoda wajib melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang.
- (2) Kerangka kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus diberi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai tanda dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.

Pasal 203

- (1) Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.
- (2) Pemerintah wajib mengangkat, menyingkirkan, atau menghancurkan seluruh atau sebagian dari kerangka kapal dan/atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah, pemilik tidak melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Pemilik kapal yang lalai melaksanakan kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan pelayaran, wajib membayar ganti kerugian kepada pihak yang mengalami kecelakaan.
- (4) Pemerintah wajib mengangkat dan menguasai kerangka kapal dan/atau muatannya yang tidak diketahui pemiliknya dalam batas waktu yang telah ditentukan.
- (5) Untuk menjamin kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.

- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pengangkatan kerangka kapal dan/atau muatannya diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedelapan
Salvage dan Pekerjaan Bawah Air

Pasal 204

- (1) Kegiatan *salvage* dilakukan terhadap kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan atau tenggelam.
- (2) Setiap kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air harus memperoleh izin dan memenuhi persyaratan teknis keselamatan dan keamanan pelayaran dari Menteri.

Pasal 205

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan *salvage* dan pekerjaan bawah air diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesembilan
Sanksi Administratif

Pasal 206

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 172 ayat (6), Pasal 178 ayat (5), Pasal 193 ayat (2), Pasal 198 ayat (2), atau Pasal 200 dikenakan sanksi administratif, berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau
 - c. pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XI
SYAHBANDAR

Bagian Kesatu
Fungsi, Tugas, dan Kewenangan Syahbandar

Pasal 207

- (1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
- (2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Pasal 208

- (1) Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:
 - a. mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
 - b. mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
 - c. mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
 - d. mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
 - e. mengawasi kegiatan penundaan kapal;
 - f. mengawasi pemanduan;

- g. mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
 - h. mengawasi pengisian bahan bakar;
 - i. mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
 - j. mengawasi pengerukan dan reklamasi;
 - k. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
 - l. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
 - m. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
 - n. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 209

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan:

- a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. melakukan pemeriksaan kapal;
- e. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. melaksanakan sijil Awak Kapal.

Pasal 210

- (1) Untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) dibentuk kelembagaan Syahbandar.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan kelembagaan Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua

Koordinasi Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan

Pasal 211

- (1) Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanaan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya.
- (2) Koordinasi yang dilaksanakan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran

Pasal 212

- (1) Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (*Port Security Committee*).
- (2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia.
- (3) Bantuan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di bawah koordinasi dalam kewenangan Syahbandar.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan keamanan dan ketertiban serta permintaan bantuan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga
Pemeriksaan dan Penyimpanan Surat,
Dokumen, dan Warta Kapal

Pasal 213

- (1) Pemilik, Operator Kapal, atau Nakhoda wajib memberitahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar.
- (2) Setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan.
- (3) Setelah dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) surat, dokumen, dan warta kapal disimpan oleh Syahbandar untuk diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberitahuan kedatangan kapal, pemeriksaan, penyerahan, serta penyimpanan surat, dokumen, dan warta kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 214

Nakhoda wajib mengisi, menandatangani, dan menyampaikan warta kapal kepada Syahbandar berdasarkan format yang telah ditentukan oleh Menteri.

Pasal 215

Setiap kapal yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan, dan pada saat meninggalkan pelabuhan wajib mematuhi peraturan dan melaksanakan petunjuk serta perintah Syahbandar untuk kelancaran lalu lintas kapal serta kegiatan di pelabuhan.

Bagian Keempat
Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan

Pasal 216

- (1) Kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar.
- (2) Kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, pengisian bahan bakar, pengerukan, reklamasi, dan pembangunan pelabuhan wajib dilaporkan kepada Syahbandar.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memperoleh persetujuan dan pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima
Pemeriksaan Kapal

Pasal 217

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan.

Pasal 218

- (1) Dalam keadaan tertentu, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan keamanan kapal berbendera Indonesia di pelabuhan.
- (2) Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keenam
Surat Persetujuan Berlayar

Pasal 219

- (1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.
- (2) Surat Persetujuan Berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam, setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.
- (3) Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 117 ayat (2), Pasal 125 ayat (2), Pasal 130 ayat (1), Pasal 134 ayat (1), Pasal 135, Pasal 149 ayat (2), Pasal 169 ayat (1), Pasal 213 ayat (2), atau Pasal 215 dilanggar.
- (4) Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.
- (5) Ketentuan mengenai tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh
Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal

Pasal 220

- (1) Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal.
- (2) Pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pemeriksaan pendahuluan.

Pasal 221

- (1) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk.
- (2) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari Perwakilan Pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang.
- (3) Hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 220 dapat diteruskan kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan pemeriksaan lanjutan.

Bagian Kedelapan
Penahanan Kapal

Pasal 222

- (1) Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan.
- (2) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan alasan:
 - a. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana; atau
 - b. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata.

Pasal 223

- (1) Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penahanan kapal di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesembilan
Sijil Awak Kapal

Pasal 224

- (1) Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apa pun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar.
- (2) Sijil Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan tahapan:
 - a. penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahbandar; dan
 - b. berdasarkan penandatanganan perjanjian kerja laut, Nakhoda memasukkan nama dan jabatan Awak Kapal sesuai dengan kompetensinya ke dalam buku sijil yang disahkan oleh Syahbandar.

Bagian Kesepuluh
Sanksi Administratif

Pasal 225

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 213 ayat (1) atau ayat (2), Pasal 214, atau Pasal 215 dikenakan sanksi administratif, berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau
 - c. pencabutan izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XII
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM
Bagian Kesatu
Penyelenggara Perlindungan Lingkungan Maritim

Pasal 226

- (1) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
 - a. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal; dan
 - b. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.
- (3) Selain pencegahan dan penanggulangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) perlindungan lingkungan maritim juga dilakukan terhadap:
 - a. pembuangan limbah di perairan; dan
 - b. penutuhan kapal.

Bagian Kedua
Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran
dari Pengoperasian Kapal

Pasal 227

Setiap Awak Kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.

Pasal 228

- (1) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah.
- (2) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah.

Pasal 229

- (1) Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah, air balas, kotoran, sampah, serta bahan kimia berbahaya dan beracun ke perairan.
- (2) Dalam hal jarak pembuangan, volume pembuangan, dan kualitas buangan telah sesuai dengan syarat yang ditetapkan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan, ketentuan pada ayat (1) dapat dikecualikan.
- (3) Setiap kapal dilarang mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 230

- (1) Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya.
- (2) Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur Pemerintah lain yang terdekat mengenai terjadinya pencemaran perairan yang disebabkan oleh kapalnya atau yang bersumber dari kegiatannya, apabila melihat adanya pencemaran dari kapal, dan/atau kegiatan lain di perairan.
- (3) Unsur Pemerintah lainnya yang telah menerima informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib meneruskan laporan mengenai adanya pencemaran perairan kepada Syahbandar terdekat atau kepada institusi yang berwenang.
- (4) Syahbandar segera meneruskan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada institusi yang berwenang untuk penanganan lebih lanjut.

Pasal 231

- (1) Pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya.
- (2) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Pasal 232

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran akibat pengoperasian kapal diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 233

- (1) Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah.
- (2) Spesifikasi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan tata cara pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Kapal yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memiliki standar operasional dan prosedur tanggap darurat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketiga

Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran dari Kegiatan Kepelabuhanan

Pasal 234

Pengoperasian pelabuhan wajib memenuhi persyaratan untuk mencegah timbulnya pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan.

Pasal 235

- (1) Setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan peralatan penanggulangan pencemaran sesuai dengan besaran dan jenis kegiatan.
- (2) Setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan bahan penanggulangan pencemaran sesuai dengan besaran dan jenis kegiatan.

- (3) Otoritas Pelabuhan wajib memiliki standar dan prosedur tanggap darurat penanggulangan pencemaran.

Pasal 236

Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, dan pengelola terminal khusus wajib menanggulangi pencemaran yang diakibatkan oleh pengoperasian pelabuhan.

Pasal 237

- (1) Untuk menampung limbah yang berasal dari kapal di pelabuhan, Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, dan Pengelola Terminal Khusus wajib dan bertanggung jawab menyediakan fasilitas penampungan limbah.
- (2) Manajemen pengelolaan limbah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengangkutan limbah ke tempat pengumpulan, pengolahan, dan pemusnahan akhir dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang lingkungan hidup.

Pasal 238

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran di pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Pembuangan Limbah di Perairan

Pasal 239

- (1) Pembuangan limbah di perairan hanya dapat dilakukan pada lokasi tertentu yang ditetapkan oleh Menteri dan memenuhi persyaratan tertentu.
- (2) Pembuangan limbah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada institusi yang tugas dan fungsinya di bidang penjagaan laut dan pantai

Pasal 240

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembuangan limbah di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Penutuhan Kapal

Pasal 241

- (1) Penutuhan kapal wajib memenuhi persyaratan perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Lokasi penutuhan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh Menteri.

Pasal 242

Persyaratan perlindungan lingkungan maritim untuk kegiatan penutuhan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241 diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keenam Sanksi Administratif

Pasal 243

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 230 ayat (2), Pasal 233 ayat (3), Pasal 234, Pasal 235, atau Pasal 239 ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan izin; atau

- d. pencabutan izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XIII KECELAKAAN KAPAL SERTA PENCARIAN DAN PERTOLONGAN

Bagian Kesatu Bahaya Terhadap Kapal

Pasal 244

- (1) Bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.
- (2) Setiap orang yang mengetahui kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain.
- (3) Nakhoda wajib melakukan tindakan pencegahan dan penyebarluasan berita kepada pihak lain apabila mengetahui di kapalnya, kapal lain, atau adanya orang dalam keadaan bahaya.
- (4) Nakhoda wajib melaporkan bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada:
 - a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia; atau
 - b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Bagian Kedua Kecelakaan Kapal

Pasal 245

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan; dan
- d. kapal kandas.

Pasal 246

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal.

Pasal 247

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarkan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

Pasal 248

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau
- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Pasal 249

Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain.

Bagian Ketiga Mahkamah Pelayaran

Pasal 250

- (1) Mahkamah Pelayaran dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Mahkamah Pelayaran memiliki susunan organisasi dan tata kerja yang ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Pasal 251

Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.

Pasal 252

Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang.

Pasal 253

- (1) Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Mahkamah Pelayaran bertugas:
 - a. meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
 - b. merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa:
 - a. peringatan; atau
 - b. pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut.

Pasal 254

- (1) Dalam pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran dapat menghadirkan pejabat pemerintah di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pihak terkait lainnya.
- (2) Dalam pemeriksaan lanjutan, pemilik, atau operator kapal wajib menghadirkan Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal.
- (3) Pemilik, atau operator kapal yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenakan sanksi berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; atau
 - c. pencabutan izin.

Pasal 255

Ketentuan lebih lanjut mengenai fungsi, kewenangan, dan tugas Mahkamah Pelayaran serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Investigasi Kecelakaan Kapal

Pasal 256

- (1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- (2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- (3) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Pasal 257

Ketentuan lebih lanjut mengenai tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta tata cara pemeriksaan dan investigasi kecelakaan kapal diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Pencarian dan Pertolongan

Pasal 258

- (1) Pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan kapal dan/atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.
- (2) Kapal atau pesawat udara yang berada di dekat atau melintasi lokasi kecelakaan, wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap kapal dan/atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.
- (3) Setiap orang yang memiliki atau mengoperasikan kapal yang mengalami kecelakaan kapal, bertanggung jawab melaksanakan pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan kapalnya.

Pasal 259

Tanggung jawab pelaksanaan pencarian dan pertolongan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 258 ayat (1) dikoordinasikan dan dilakukan oleh institusi yang bertanggung jawab di bidang pencarian dan pertolongan.

Pasal 260

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencarian dan pertolongan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XIV SUMBER DAYA MANUSIA

Pasal 261

- (1) Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran dilaksanakan dengan tujuan tersedianya sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, dan bertanggung jawab serta memenuhi standar nasional dan internasional.
- (2) Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mencakup perencanaan, penelitian dan pengembangan, pendidikan dan pelatihan, penempatan, pengembangan pasar kerja, dan perluasan kesempatan berusaha.
- (3) Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap aparatur Pemerintah dan masyarakat.
- (4) Sumber daya manusia di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. sumber daya manusia di bidang angkutan di perairan;

- b. sumber daya manusia di bidang kepelabuhanan;
- c. sumber daya manusia di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
- d. sumber daya manusia di bidang perlindungan lingkungan maritim.

Pasal 262

- (1) Pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (2) diselenggarakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, atau masyarakat melalui jalur pendidikan formal dan nonformal.
- (2) Jalur pendidikan formal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dalam jenjang pendidikan menengah dan perguruan tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Jalur pendidikan nonformal merupakan lembaga pelatihan dalam bentuk balai pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran.

Pasal 263

- (1) Pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (2) merupakan tanggung jawab Pemerintah, pembinaannya dilakukan oleh Menteri dan menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Pemerintah dan pemerintah daerah mengarahkan, membimbing, mengawasi, dan membantu penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Masyarakat berkewajiban memberikan dukungan sumber daya dalam penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan pelayaran.

Pasal 264

- (1) Pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (2) disusun dalam model pendidikan dan pelatihan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Model pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. jenis dan jenjang pendidikan dan pelatihan;
 - b. peserta pendidikan dan pelatihan;
 - c. hak dan kewajiban pendidikan dan pelatihan;
 - d. kurikulum dan metode pendidikan dan pelatihan;
 - e. tenaga pendidik dan pelatih;
 - f. prasarana dan sarana pendidikan dan pelatihan;
 - g. standarisasi penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan;
 - h. pembiayaan pendidikan dan pelatihan; dan
 - i. pengendalian dan pengawasan terhadap pendidikan dan pelatihan.

Pasal 265

Pemerintah dan pemerintah daerah wajib memberikan layanan dan kemudahan serta menjamin terselenggaranya pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran yang bermutu bagi setiap warga negara tanpa diskriminasi.

Pasal 266

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib menyediakan fasilitas praktik berlayar di kapal untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia di bidang angkutan perairan.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan, Badan Usaha Pelabuhan, dan instansi terkait wajib menyediakan fasilitas praktik di pelabuhan atau di lokasi kegiatannya untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia di bidang pelayaran.
- (3) Perusahaan angkutan di perairan, organisasi, dan badan usaha yang mendapatkan manfaat atas jasa profesi pelaut wajib memberikan kontribusi untuk menunjang tersedianya tenaga pelaut yang andal.
- (4) Kontribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berupa:
 - a. memberikan beasiswa pendidikan;

- b. membangun lembaga pendidikan sesuai dengan standar internasional;
- c. melakukan kerja sama dengan lembaga pendidikan yang ada; dan/atau
- d. mengadakan perangkat simulator, buku pelajaran, dan terbitan maritim yang mutakhir.

Pasal 267

Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 266 ayat (1) atau ayat (3) dikenakan sanksi administratif, berupa:

- a. peringatan;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin; atau
- d. pencabutan izin.

Pasal 268

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia, tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif, serta besarnya denda administratif diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XV SISTEM INFORMASI PELAYARAN

Pasal 269

- (1) Sistem informasi pelayaran mencakup pengumpulan, pengolahan, penganalisisan, penyimpanan, penyajian, serta penyebaran data dan informasi pelayaran untuk:
 - a. mendukung operasional pelayaran;
 - b. meningkatkan pelayanan kepada masyarakat atau publik; dan
 - c. mendukung perumusan kebijakan di bidang pelayaran.
- (2) Sistem informasi pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah.
- (3) Pemerintah daerah menyelenggarakan sistem informasi pelayaran sesuai dengan kewenangannya berdasarkan pedoman dan standar yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 270

Sistem informasi pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 269 mencakup:

- a. sistem informasi angkutan di perairan paling sedikit memuat:
 - 1) usaha dan kegiatan angkutan di perairan;
 - 2) armada dan kapasitas ruang kapal nasional;
 - 3) muatan kapal dan pangsa muatan kapal nasional;
 - 4) usaha dan kegiatan jasa terkait dengan angkutan di perairan; dan
 - 5) trayek angkutan di perairan.
- b. sistem informasi pelabuhan paling sedikit memuat:
 - 1) kedalaman alur dan kolam pelabuhan;
 - 2) kapasitas dan kondisi fasilitas pelabuhan;
 - 3) arus peti kemas, barang, dan penumpang di pelabuhan;
 - 4) arus lalu lintas kapal di pelabuhan;
 - 5) kinerja pelabuhan;
 - 6) operator terminal di pelabuhan;
 - 7) tarif jasa kepelabuhanan; dan
 - 8) Rencana Induk Pelabuhan dan/atau rencana pembangunan pelabuhan.
- c. sistem informasi keselamatan dan keamanan pelayaran paling sedikit memuat:
 - 1) kondisi angin, arus, gelombang, dan pasang surut;
 - 2) kapasitas Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, serta alur dan perlintasan;
 - 3) kapal negara di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - 4) sumber daya manusia bidang kepelautan;
 - 5) daftar kapal berbendera Indonesia;
 - 6) kerangka kapal di perairan Indonesia;

- 7) kecelakaan kapal; dan
- 8) lalu lintas kapal di perairan.
- d. sistem informasi perlindungan lingkungan maritim paling sedikit memuat:
 - 1) keberadaan bangunan di bawah air (kabel laut dan pipa laut);
 - 2) lokasi pembuangan limbah; dan
 - 3) lokasi penutuhan kapal.
- e. sistem informasi sumber daya manusia dan peran serta masyarakat di bidang pelayaran paling sedikit memuat:
 - 1) jumlah dan kompetensi sumber daya manusia di bidang pelayaran; dan
 - 2) kebijakan yang diterbitkan oleh Pemerintah di bidang pelayaran.

Pasal 271

Penyelenggaraan sistem informasi pelayaran dilakukan dengan membangun dan mengembangkan jaringan informasi secara efektif, efisien, dan terpadu yang melibatkan pihak terkait dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi.

Pasal 272

- (1) Setiap orang yang melakukan kegiatan di bidang pelayaran wajib menyampaikan data dan informasi
- (2) kegiatannya kepada Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (3) Pemerintah dan/atau pemerintah daerah melakukan pemutakhiran data dan informasi pelayaran secara periodik untuk menghasilkan data dan informasi yang sesuai dengan kebutuhan, akurat, terkini, dan dapat dipertanggungjawabkan.
- (4) Data dan informasi pelayaran didokumentasikan dan dipublikasikan serta dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat yang membutuhkan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.
- (5) Pengelolaan sistem informasi pelayaran oleh Pemerintah dan pemerintah daerah dapat dilakukan melalui kerja sama dengan pihak lain.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyampaian dan pengelolaan sistem informasi pelayaran diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 273

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 272 ayat (1) dapat dikenakan sanksi administratif, berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; atau
 - c. pencabutan izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif serta besarnya denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XVI PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 274

- (1) Dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan pelayaran secara optimal masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan seluas-luasnya untuk berperan serta dalam kegiatan pelayaran.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan pelayaran;
 - b. memberi masukan kepada Pemerintah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang pelayaran;
 - c. memberi masukan kepada Pemerintah, pemerintah daerah dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelayaran;
 - d. menyampaikan pendapat dan pertimbangan kepada pejabat yang berwenang terhadap kegiatan

- e. penyelenggaraan kegiatan pelayaran yang mengakibatkan dampak penting terhadap lingkungan; dan/atau
 - f. melaksanakan gugatan perwakilan terhadap kegiatan pelayaran yang mengganggu, merugikan, dan/atau membahayakan kepentingan umum.
- (3) Pemerintah mempertimbangkan dan menindaklanjuti terhadap masukan, pendapat, dan pertimbangan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d.
 - (4) Dalam melaksanakan peran serta sebagaimana dimaksud pada ayat (2) masyarakat ikut bertanggung jawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pasal 275

- (1) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274 ayat (2) dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha, atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (*SEA AND COAST GUARD*)

Pasal 276

- (1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.
- (2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.
- (3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

Pasal 277

- (1) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:
 - a. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - b. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
 - c. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
 - d. pengawasan dan penertiban kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi
 - e. kekayaan laut;
 - f. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
 - g. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.
- (2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan koordinasi untuk:
 - a. merumuskan dan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut;
 - b. menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu;
 - c. kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan Pemerintah di wilayah perairan Indonesia; dan
 - d. memberikan dukungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu.

Pasal 278

- (1) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:
 - a. melaksanakan patroli laut;

- b. melakukan pengejaran seketika (hot pursuit);
 - c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
 - d. melakukan penyidikan.
- (2) Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewenangan penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 279

- (1) Dalam rangka melaksanakan tugasnya penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277 didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berlokasi di seluruh wilayah Indonesia, dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara atau pesawat udara negara.
- (2) Penjaga laut dan pantai wajib memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut oleh penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai identitas penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 280

Aparat penjagaan dan penegakan peraturan di bidang pelayaran yang tidak menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 279 ayat (3) dikenakan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepegawaian.

Pasal 281

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan serta organisasi dan tata kerja penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XVIII PENYIDIKAN

Pasal 282

- (1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.
- (2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Pasal 283

- (1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.
- (2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
 - a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - b. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 - c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;

- f. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 - g. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
 - h. mengambil sidik jari;
 - i. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 - j. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - k. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
 - l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;
 - m. menyuruh berhenti orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran serta memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - n. mengadakan penghentian penyidikan; dan
 - o. melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- (3) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

BAB XIX KETENTUAN PIDANA

Pasal 284

Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).

Pasal 285

Setiap orang yang melayani kegiatan angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain dan atau mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 286

- (1) 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).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, Nakhoda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Pasal 287

Setiap orang yang mengoperasikan kapal pada angkutan di perairan tanpa izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 288

Setiap orang yang mengoperasikan kapal pada angkutan sungai dan danau tanpa izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 289

Setiap orang yang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa memiliki persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (6) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 290

Setiap orang yang menyelenggarakan usaha jasa terkait tanpa memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 291

Setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 292

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 293

Setiap orang yang tidak memberikan fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 294

- (1) Setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai dengan persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Pasal 295

Setiap orang yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus yang tidak menyampaikan pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 296

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 297

- (1) Setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri di luar kegiatan di pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 339 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 298

Setiap orang yang tidak memberikan jaminan atas pelaksanaan tanggung jawab ganti rugi dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 299

Setiap orang yang membangun dan mengoperasikan terminal khusus tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 300

Setiap orang yang menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum tanpa memiliki izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 301

Setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111 ayat (4) atau ayat (5) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 302

- (1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 303

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

(3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 304

Setiap orang yang tidak membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 305

Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 306

Setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 307

Setiap orang yang mengoperasikan kapal tanpa dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 308

Setiap orang yang mengoperasikan kapal tidak dilengkapi dengan peralatan meteorologi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 132 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 309

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).

Pasal 310

Setiap orang yang mempekerjakan Awak Kapal tanpa memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sebagaimana dimaksud dalam pasal 135 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 311

Setiap orang yang menghalang-halangi keleluasaan Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 312

Setiap orang yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 313

Setiap orang yang menggunakan peti kemas sebagai bagian dari alat angkut tanpa memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 149 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 314

Setiap orang yang tidak memasang tanda pendaftaran pada kapal yang telah terdaftar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 158 ayat (5) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 315

Nakhoda yang mengibarkan bendera negara lain sebagai tanda kebangsaan dimaksud dalam Pasal 167 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 316

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja merusak atau melakukan tindakan yang mengakibatkan tidak berfungsinya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan fasilitas alur-pelayaran di laut, sungai dan danau serta Telekomunikasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 dipidana dengan pidana:
 - a. penjara paling lama 12 (dua belas) tahun jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar atau denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah);
 - b. penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan perbuatan itu berakibat kapal tenggelam atau terdampar dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah); atau
 - c. penjara seumur hidup atau penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan berakibat matinya seseorang.
- (2) Setiap orang yang karena kelalaiannya menyebabkan tidak berfungsinya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan fasilitas alur-pelayaran di laut, sungai dan danau dan Telekomunikasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) jika hal itu mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar.

Pasal 317

Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 318

Setiap orang yang melakukan pekerjaan pengerukan serta reklamasi alur-pelayaran dan kolam pelabuhan tanpa izin Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 197 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 319

Petugas pandu yang melakukan pemanduan tanpa memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 199 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 320

Pemilik kapal dan/atau Nakhoda yang tidak melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 321

Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 322

Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 323

- (1) Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 324

Setiap Awak Kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 325

- (1) Setiap orang yang melakukan pembuangan limbah air balas, kotoran, sampah atau bahan lain ke perairan di luar ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan rusaknya lingkungan hidup atau tercemarnya lingkungan hidup dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 326

Setiap orang yang mengoperasikan kapalnya dengan mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3) dipidana dengan pidana

penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 327

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 328

Setiap orang yang melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun tanpa memperhatikan spesifikasi kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 233 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 329

Setiap orang yang melakukan penutuhan kapal dengan tidak memenuhi persyaratan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 330

Nakhoda yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan di kapalnya, kapal lain, atau setiap orang yang ditemukan dalam keadaan bahaya, yang tidak melakukan tindakan pencegahan dan menyebarkan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada Syahbandar atau Pejabat Perwakilan RI terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya dan kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia serta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 244 ayat (3) atau ayat (4), Pasal 247 atau Pasal 248 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

Pasal 331

Setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya tidak memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan kepada Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 246 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 332

Setiap orang yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 258 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 333

- (1) Tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama.
- (2) Dalam hal tindak pidana di bidang pelayaran dilakukan oleh suatu korporasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya.

Pasal 334

Dalam hal panggilan terhadap korporasi, maka pemanggilan untuk menghadap dan penyerahan surat panggilan disampaikan kepada pengurus di tempat pengurus berkantor, di tempat korporasi itu beroperasi, atau di tempat tinggal pengurus.

Pasal 335

Dalam hal tindak pidana di bidang pelayaran dilakukan oleh suatu korporasi, selain pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab ini.

Pasal 336

- (1) Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.

BAB XX KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 337

Ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan.

Pasal 338

Ketentuan mengenai pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 263 dan Pasal 264 berlaku secara *mutatis mutandis* untuk bidang transportasi.

Pasal 339

- (1) Setiap orang yang memanfaatkan garis pantai untuk membangun fasilitas dan/atau melakukan kegiatan tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri di luar kegiatan di pelabuhan, terminal khusus, dan terminal untuk kepentingan sendiri wajib memiliki izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur perizinan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 340

Kewenangan penegakan hukum pada perairan Zona Ekonomi Eksklusif dilaksanakan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XXI KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 341

Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 342

Administrator Pelabuhan dan Kantor Pelabuhan tetap melaksanakan tugas dan fungsinya sampai dengan terbentuknya lembaga baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 343

Pelabuhan umum, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan khusus, dan dermaga untuk kepentingan sendiri, yang telah diselenggarakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran kegiatannya tetap dapat diselenggarakan dengan ketentuan peran, fungsi, jenis, hierarki, dan statusnya wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini paling lama 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 344

- (1) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan pelabuhan tetap menyelenggarakan kegiatan pengusahaan di pelabuhan berdasarkan Undang-Undang ini.
- (2) Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, kegiatan usaha pelabuhan yang dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini.
- (3) Kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud.

Pasal 345

- (1) Perjanjian atau kerja sama di dalam Daerah Lingkungan Kerja antara Badan Usaha Milik Negara yang telah menyelenggarakan usaha pelabuhan dengan pihak ketiga tetap berlaku.
- (2) Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, perjanjian atau kerja sama Badan Usaha Milik Negara dengan pihak ketiga dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang ini.

Pasal 346

Penjagaan dan penegakan hukum di laut dan pantai serta koordinasi keamanan di laut tetap dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sampai dengan terbentuknya Penjagaan Laut dan Pantai.

BAB XXII KETENTUAN PENUTUP

Pasal 347

Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 348

Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, dan Syahbandar harus terbentuk paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 349

Rencana Induk Pelabuhan Nasional harus ditetapkan oleh Pemerintah paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 350

Pelabuhan utama yang berfungsi sebagai pelabuhan *hub* internasional harus ditetapkan oleh Pemerintah paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 351

- (1) Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang telah ada sebelum Undang-Undang ini, harus selesai dievaluasi dan disesuaikan dengan Undang-Undang ini paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang belum ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran harus sudah ditetapkan dalam waktu paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 352

Penjagaan Laut dan Pantai harus sudah terbentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 353

Pada saat Undang-Undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 354

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3493) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 355

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 7 Mei 2008

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
ttd
DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 7 Mei 2008
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,
ttd
ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2008 NOMOR 64

P E N J E L A S A N
A T A S
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 17 TAHUN 2008
T E N T A N G
P E L A Y A R A N

I. UMUM

Berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa, Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu pulau, sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera sehingga mempunyai posisi dan peranan penting dan strategis dalam hubungan antarbangsa.

Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia harus dimanfaatkan secara maksimal sebagai modal dasar pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk mewujudkan Indonesia yang aman, damai, adil, dan demokratis, serta meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan Wawasan Nusantara, perlu disusun sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang, dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, turut mendukung pertahanan dan keamanan, serta peningkatan hubungan internasional.

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antarbangsa.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri.

Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Dalam perjalanan waktu, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan

lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi.

Selain itu, pengertian istilah “pelayaran” sebagai sebuah sistem pun telah berubah dan terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim, yang selanjutnya memerlukan penyesuaian dengan kebutuhan dan perkembangan zaman serta ilmu pengetahuan dan teknologi agar dunia pelayaran dapat berperan di dunia internasional.

Atas dasar hal tersebut di atas, maka disusunlah Undang-Undang tentang Pelayaran yang merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, sehingga penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian, dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah, serta pertahanan keamanan negara.

Undang-Undang tentang Pelayaran yang memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan;
Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam Undang-Undang ini diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya;
- b. pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proposional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan;
- c. pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam “*International Ship and Port Facility Security Code*”; dan
- d. pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”.

Selain hal tersebut di atas, yang juga diatur secara tegas dan jelas dalam Undang-Undang ini adalah pembentukan institusi di bidang penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

Penjaga laut dan pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran. Penjagaan laut dan pantai tersebut merupakan pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai.

Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa.

Terhadap Badan Usaha Milik Negara yang selama ini telah menyelenggarakan kegiatan perusahaan pelabuhan tetap dapat menyelenggarakan kegiatan yang sama dengan mendapatkan pelimpahan kewenangan Pemerintah, dalam upaya meningkatkan peran Badan Usaha Milik Negara guna mendukung pertumbuhan ekonomi.

Dengan diundangkannya Undang-Undang tentang Pelayaran ini, berbagai ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan pelayaran, antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wet Borepublikek Van Koophandel*), Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim Tahun 1939, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*), Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, dan sepanjang menyangkut aspek keselamatan dan keamanan pelayaran tunduk pada pengaturan Undang-Undang tentang Pelayaran ini.

Dalam Undang-Undang ini diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis dan operasional akan diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Huruf a

Yang dimaksud "asas manfaat" adalah pelayaran harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

Huruf b

Yang dimaksud "asas usaha bersama dan kekeluargaan" adalah penyelenggaraan usaha di bidang pelayaran dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "asas persaingan sehat" adalah penyelenggaraan angkutan perairan di dalam negeri harus mampu mengembangkan usahanya secara mandiri, kompetitif, dan profesional.

Huruf d

Yang dimaksud dengan "asas adil dan merata tanpa diskriminasi" adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.

Huruf e

Yang dimaksud dengan "asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan" adalah pelayaran harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

Huruf f

Yang dimaksud dengan "asas kepentingan umum" adalah penyelenggaraan pelayaran harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.

Huruf g

Yang dimaksud dengan “asas keterpaduan” adalah pelayaran harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra- maupun antarmoda transportasi.

Huruf h

Yang dimaksud dengan “asas tegaknya hukum” adalah Undang-Undang ini mewajibkan kepada Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pelayaran.

Huruf i

Yang dimaksud dengan “asas kemandirian” adalah pelayaran harus bersandikan kepada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam pelayaran dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri.

Huruf j

Yang dimaksud dengan “asas berwawasan lingkungan hidup” adalah penyelenggaraan pelayaran harus dilakukan berwawasan lingkungan.

Huruf k

Yang dimaksud dengan “asas kedaulatan negara” adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat menjaga keutuhan wilayah Negara Republik Indonesia.

Huruf l

Yang dimaksud dengan “asas kebangsaan” adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Termasuk dalam perairan Indonesia adalah perairan daratan antara lain sungai, danau, waduk, kanal, dan terusan.

Yang dimaksud dengan “kapal” pada huruf b dan huruf c adalah:

- a. kapal yang digerakkan oleh angin adalah kapal layar;
- b. kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, dan kapal nuklir;
- c. kapal yang ditunda atau ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain;
- d. kendaraan berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya *jet foil*, *hidro foil*, *hovercraft*, dan kapal-kapal cepat lainnya yang memenuhi kriteria tertentu;
- e. kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air; dan
- f. alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang sama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*acomodation barge*) untuk menunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang penampung minyak (*oil storage barge*), serta unit pengeboran lepas pantai berpindah (*mobile offshore drilling units/modu*).

Pasal 5

Ayat (1)

Pengertian dikuasai oleh negara adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan pelayaran yang perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)
Cukup jelas.

Ayat (4)
Cukup jelas.

Ayat (5)
Cukup jelas.

Ayat (6)
Cukup jelas.

Ayat (7)
Cukup jelas.

Pasal 6
Cukup jelas.

Pasal 7
Cukup jelas.

Pasal 8

Ayat (1)

Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.

Ayat (2)
Cukup jelas.

Pasal 9

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “intramoda” meliputi angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan pelayaran-rakyat.

Yang dimaksud dengan “antarmoda” adalah keterpaduan transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Intra dan antarmoda tersebut merupakan satu kesatuan transportasi nasional.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “trayek tetap dan teratur (*liner*)” adalah pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah.

Yang dimaksud dengan “trayek tidak tetap dan tidak teratur (*tramper*)” adalah pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara tidak tetap dan tidak teratur.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “jaringan trayek” adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

Ayat (4)
Cukup jelas.

Ayat (5)

Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan usaha kepada pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan laut.

Ayat (6)
Cukup jelas.

Ayat (7)

Huruf a
Cukup jelas.

Huruf b
Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “keseimbangan permintaan dan tersedianya ruangan kapal (*supply and demand*)” adalah terwujudnya pelayanan pada suatu trayek yang dapat diukur dengan tingkat faktor muat (*load factor*) tertentu.

Penyelenggaraan angkutan laut yang telah melakukan keperintisan dengan menempatkan kapalnya pada jaringan trayek tetap dan teratur perlu diberikan proteksi sampai batas waktu tertentu.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “pangsa muatan yang wajar” adalah bahwa wajar tidak selalu dalam arti memperoleh bagian yang sama (*equal share*), tetapi memperoleh pangsa sebagaimana ditetapkan dalam

peraturan perundang-undangan, misalnya dalam perjanjian bilateral, konvensi internasional yang diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dan peraturan lainnya. Khusus untuk barang milik Pemerintah perlu diupayakan agar pengangkutannya dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut nasional.

Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing untuk menetapkan perjanjian perolehan pangsa muatan (*fair share agreement*).

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “perusahaan nasional” adalah perusahaan angkutan laut nasional dan badan usaha yang khusus didirikan untuk kegiatan keagenan yang memenuhi persyaratan yang telah ditentukan.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “secara berkesinambungan” adalah bahwa kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut asing secara terus menerus dan tidak terputus.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Ayat (1)

Termasuk dalam kegiatan angkutan laut khusus antara lain kegiatan angkutan yang dilakukan oleh usaha bidang industri, pariwisata, pertambangan, pertanian serta kegiatan khusus seperti penelitian, pengerukan, kegiatan sosial, dan sebagainya, serta tidak melayani pihak lain dan tidak mengangkut barang umum.

Angkutan laut khusus baik dalam negeri maupun luar negeri dapat diselenggarakan dalam rangka memenuhi kebutuhan yang karena sifat muatannya belum dapat diselenggarakan oleh penyedia jasa angkutan laut umum.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan izin operasi adalah izin yang diberikan kepada pelaksana kegiatan angkutan laut khusus berkaitan dengan pengoperasian kapalnya guna menunjang usaha pokoknya.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)
Cukup jelas.

Ayat (7)
Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Ayat (1)

Yang dimaksud “usaha masyarakat” adalah usaha yang dilakukan oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia dengan mendorong usaha-usaha yang bersifat kooperatif.

Usaha masyarakat tersebut memiliki ciri dan sifat tradisional yaitu mengandung nilai-nilai budaya bangsa yang tidak hanya terdapat pada cara pengelolaan usaha serta pengelolanya misalnya mengenai hubungan kerja antarpemilik kapal dengan awak kapal, tetapi juga pada jenis dan bentuk kapal yang digunakan. Hal-hal tersebut perlu dilestarikan dan dikembangkan dengan memperhatikan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Yang dimaksud dengan “karakteristik tersendiri” yaitu antara lain sebagai berikut :

- a. ukuran dan tipe kapal yang tertentu (pinisi, lambo, nade, dan lete);
- b. tenaga penggerak angin dengan menggunakan layar atau mesin dengan tenaga kurang dari 535 TK atau $535 \text{ TK} \times 0,736 = 393,76 \text{ KW}$;
- c. pengawakan yang mempunyai kualifikasi berbeda dengan kualifikasi yang ditetapkan bagi kapal;
- d. lingkup operasinya dapat menjangkau daerah terpencil yang tidak memiliki fasilitas pelabuhan dan kedalaman air yang rendah serta negara yang berbatasan; dan
- e. Kegiatan bongkar muat dilakukan dengan tenaga manusia (padat karya).

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “orang perseorangan warga negara Indonesia” adalah orang perorangan (pribadi) yang memenuhi persyaratan untuk berusaha di bidang angkutan laut pelayaranrakyat.

Persyaratan tersebut antara lain Kartu Tanda Penduduk, surat laik kapal sungai dan danau, keterangan domisili, dll.

Pasal 16

Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan sebagai salah satu upaya memberikan perlindungan terhadap kelangsungan usaha angkutan laut pelayaran-rakyat, dan diarahkan untuk memenuhi tuntutan pasar, di samping melakukan kegiatan angkutan, dapat pula melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan ekspedisi muatan, tanpa mengurangi pembinaan terhadap unsur angkutan lainnya di perairan.

Ayat (2)

Pengembangan angkutan laut pelayaran-rakyat dapat dilakukan oleh Pemerintah dalam bentuk pengaturan, bimbingan, dan pelatihan dengan memanfaatkan karakteristiknya.

Angkutan laut pelayaran-rakyat dapat melayari angkutan sungai dan danau sepanjang memenuhi persyaratan alur dan kedalaman sungai dan danau.

Yang dimaksud dengan “meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja” adalah dengan memberikan kemudahan mendapatkan permodalan dari lembaga keuangan.

Ayat (3)

Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat selain melakukan kegiatan angkutan pelayaran-rakyat di wilayah perairan Indonesia, juga dapat menyinggahi pelabuhan negara tetangga (lintas batas) yang berbatasan dalam rangka melakukan kegiatan perdagangan tradisional antarnegara.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Ayat (1)

Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan sungai dan danau di dalam negeri dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara di negara kepulauan Indonesia.

Yang dimaksud dengan “orang perseorangan warga negara Indonesia” adalah orang perorangan (pribadi) yang memenuhi persyaratan untuk berusaha di bidang angkutan sungai dan danau.

Persyaratan antara lain Kartu Tanda Penduduk, surat laik kapal sungai dan danau, dan keterangan domisili.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara tetangga” adalah perjanjian yang telah disepakati antarnegara yang memuat antara lain persyaratan kapal, kuota kapal, dan persyaratan administrasi.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “intramoda” dalam kegiatan angkutan sungai dan danau adalah angkutan penyeberangan.

Yang dimaksud dengan “antarmoda” adalah keterpaduan transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Intra maupun antarmoda tersebut merupakan satu kesatuan transportasi nasional.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “trayek tetap” adalah pelayanan angkutan sungai dan danau yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah.

Yang dimaksud dengan “trayek tidak tetap dan tidak teratur” adalah pelayanan angkutan sungai dan danau yang dilakukan secara tidak tetap dan tidak teratur.

Ayat (6)

Yang dimaksud dengan “izin dari Syahbandar” adalah persetujuan berlayar.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Ayat (1)

Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan penyeberangan di dalam negeri dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* guna melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara.

Ayat (2)

Kegiatan angkutan penyeberangan antara Negara Republik Indonesia dengan negara tetangga asing dilaksanakan menurut asas timbal balik (*reciprocal*).

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “jarak tertentu” adalah bahwa tidak semua daratan yang dipisahkan oleh perairan dihubungkan oleh angkutan penyeberangan, tetapi daratan yang dihubungkan merupakan pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur

kereta api yang dipisahkan oleh perairan, dengan tetap memenuhi karakteristik angkutan penyeberangan.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Ayat (1)

Pelaksanaan angkutan ke dan dari wilayah terpencil biasanya secara komersial kurang menguntungkan sehingga pelaksana angkutan pada umumnya tidak tertarik untuk melayani rute demikian.

Oleh sebab itu, guna mengembangkan daerah tersebut dan menembus isolasi, angkutan ke dan dari daerah terpencil dan belum berkembang dengan daerah yang sudah berkembang atau maju diselenggarakan oleh Pemerintah dengan mengikutsertakan pelaksana angkutan di perairan, baik swasta maupun koperasi.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup Jelas.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “secara terpadu dengan lintas sektoral berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah” adalah bahwa penyusunan usulan trayek angkutan laut perintis dikoordinasikan oleh pemerintah daerah dengan mengikutsertakan instansi terkait serta memperhatikan keterpaduan dengan program sektor lain seperti antara lain perdagangan, perkebunan, transmigrasi, perikanan, pariwisata, pendidikan, dan pertanian dalam rangka pengembangan potensi daerah.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 25

Yang dimaksud dengan “kontrak jangka panjang” adalah paling sedikit untuk jangka waktu lima tahun yang dimaksudkan untuk memberikan jaminan agar perusahaan angkutan laut yang menyelenggarakan pelayaran-perintis dapat melakukan peremajaan kapal.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Kewajiban memiliki izin usaha dalam melakukan kegiatan angkutan di perairan dimaksudkan sebagai alat pembinaan, pengendalian, dan pengawasan angkutan di perairan untuk memberikan kepastian usaha dan perlindungan hukum bagi penyedia dan pengguna jasa.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “GT” adalah singkatan dari *Gross Tonnage* yang berarti, isi kotor kapal secara keseluruhan yang dihitung sesuai dengan ketentuan konvensi internasional tentang pengukuran kapal (*International Tonnage Measurement of Ships*) tahun 1969.

Ayat (2)

Dalam rangka mengembangkan industri pelayaran nasional dimungkinkan adanya investasi dari asing, sedangkan mengenai kepemilikan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang penanaman modal.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud “barang tertentu” adalah barang milik penumpang, barang curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa, barang curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya, barang yang diangkut melalui kapal Ro-Ro, dan semua jenis barang di pelabuhan yang tidak terdapat perusahaan bongkar muat. Sementara itu, untuk bongkar muat barang selain yang disebutkan di atas harus dilakukan oleh perusahaan bongkar muat.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “*cargodoring*” adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Yang dimaksud dengan “*receiving/delivery*” adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Yang dimaksud dengan “*stuffing*” adalah pekerjaan penumpukan ke dalam peti kemas yang dilakukan di gudang atau lapangan penumpukan.

Yang dimaksud dengan “*stripping*” adalah pekerjaan pembongkaran dari dalam peti kemas yang dilakukan di gudang atau di lapangan penumpukan.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Jenis tarif merupakan suatu pungutan atas setiap pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara angkutan laut kepada pengguna jasa angkutan laut.

Struktur tarif merupakan kerangka tarif yang dikaitkan dengan tatanan waktu dan satuan ukuran dari setiap jenis pelayanan jasa angkutan dalam satu paket angkutan.

Golongan tarif merupakan penggolongan tarif yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan, klasifikasi, dan fasilitas yang disediakan oleh penyelenggara angkutan.

Pasal 36

Cukup jelas.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan agar perusahaan angkutan tidak membedakan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi perjanjian pengangkutan yang disepakati.

Perjanjian pengangkutan harus dilengkapi dengan dokumen pengangkutan sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "dokumen muatan" adalah *Bill of Lading* atau *Konosemen* dan *Manifest*.

Ayat (3)

Yang dimaksud dalam "keadaan tertentu" adalah seperti bencana alam, kecelakaan di laut, kerusuhan sosial yang berdampak nasional, dan negara dalam keadaan bahaya setelah dinyatakan resmi oleh Pemerintah.

Pasal 39

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "kematian atau lukanya penumpang yang diangkut" adalah matinya atau lukanya penumpang yang diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan dan terjadi di dalam kapal, dan/atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari kapal, sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Huruf b

Tanggung jawab tersebut sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan peraturan perundang-undangan.

Huruf c

Tanggung jawab tersebut meliputi antara lain memberikan pelayanan kepada penumpang dalam batas kelayakan selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian perusahaan angkutan di perairan.

Huruf d

Yang dimaksud dengan "pihak ketiga" adalah orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum yang tidak ada kaitannya dengan pengoperasian kapal, tetapi meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan "asuransi perlindungan dasar" adalah asuransi sebagaimana diatur di dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perasuransian.

Pasal 42

Ayat (1)

Pelayanan khusus bagi penumpang yang menyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan dengan baik.

Yang dimaksud dengan "fasilitas khusus" dapat berupa penyediaan jalan khusus di pelabuhan dan sarana khusus untuk naik ke atau turun dari kapal, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Yang dimaksud dengan "cacat" misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, atau tuna netra dan sebagainya.

Tidak termasuk dalam pengertian orang sakit dalam ketentuan ini adalah orang yang menderita penyakit menular sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Yang dimaksud dengan "orang lanjut usia" adalah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

Yang dimaksud dengan “kapal khusus yang mengangkut barang berbahaya” adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang berbahaya yang antara lain berupa gas, minyak bumi, bahan kimia (*chemical*), dan radioaktif.

Pasal 47

Cukup jelas

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Cukup jelas.

Pasal 53

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “tanggung jawab operator bersifat terbatas” adalah tanggung jawab operator transportasi multimoda terhadap kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan penyerahan adalah terbatas pada suatu jumlah yang sebanding dengan 2 (dua) setengah kali biaya angkut yang harus dibayar atas barang yang terlambat, tetapi tidak melebihi jumlah biaya angkut yang harus dibayar berdasarkan kontrak transportasi multimoda.

Keseluruhan jumlah tanggung jawab yang menjadi beban operator transportasi multimoda tidak boleh melebihi batas tanggung jawab yang diakibatkan oleh kerugian total terhadap barang.

Pasal 54

Cukup jelas.

Pasal 55

Cukup jelas.

Pasal 56

Cukup jelas.

Pasal 57

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pemberian fasilitas di bidang pembiayaan dan perpajakan” adalah:

- a. mengembangkan lembaga keuangan nonbank khusus untuk pembiayaan pengadaan armada niaga nasional;
- b. memfasilitasi tersedianya pembiayaan bagi pengembangan armada niaga nasional baik yang berasal dari perbankan dan lembaga keuangan nonbank dengan kondisi pinjaman yang menarik; dan
- c. memberikan insentif fiskal bagi pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “kawasan industri perkapalan terpadu” adalah pusat industri yang meliputi antara lain fasilitas pembangunan, perawatan, perbaikan, dan pemeliharaan, yang terintegrasi dengan industri penunjangnya, seperti material kapal, permesinan, dan perlengkapan kapal.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Yang dimaksud “bahan baku dan komponen kapal” antara lain material, suku cadang, dan perlengkapan kapal.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Pasal 58

Cukup jelas.

Pasal 59

Cukup jelas.

Pasal 60

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “kekuatan eksekutorial” adalah pemegang hipotek dapat menggunakan *grosse* akta hipotek sebagai landasan hukum untuk melaksanakan eksekusi tanpa melalui proses gugatan di pengadilan.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 61

Cukup jelas.

Pasal 62

Cukup jelas.

Pasal 63

Cukup jelas.

Pasal 64

Cukup jelas.

Pasal 65

Cukup jelas.

Pasal 66

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Biaya *salvage* diprioritaskan dari piutang-pelayaran yang didahulukan lainnya agar tidak mengganggu alur-pelayaran dan kolam pelabuhan yang dapat menghambat kelancaran lalu lintas kapal.

Pasal 67

Cukup jelas.

Pasal 68

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pintu gerbang kegiatan perekonomian” adalah sarana perkembangan perekonomian daerah, nasional, dan kegiatan perdagangan internasional.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Pasal 69

Cukup jelas.

Pasal 70

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pelabuhan laut” adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan.

Huruf b

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Pelabuhan utama berfungsi sebagai:

- a. pelabuhan internasional; dan
- b. pelabuhan *hub* internasional.

Yang dimaksud dengan “Pelabuhan internasional” adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri.

Yang dimaksud dengan “Pelabuhan *hub* internasional” adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai pelabuhan alih muat (*transshipment*) barang antarnegara.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Pasal 71

Cukup jelas.

Pasal 72

Cukup jelas.

Pasal 73

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kelayakan teknis” antara lain mengenai kondisi perairan (gelombang, arus, kedalaman, dan pasang surut) dan kondisi lahan (kontur permukaan tanah).

Yang dimaksud dengan “kelayakan lingkungan” adalah tempat yang akan digunakan untuk lokasi pelabuhan tidak mengganggu lingkungan dan sesuai dengan peruntukannya.

Pasal 74

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “fasilitas pokok” antara lain dermaga, gudang, lapangan penumpukan, terminal penumpang, terminal peti kemas, terminal Ro-Ro, fasilitas penampungan dan pengolahan limbah, fasilitas bunker, fasilitas pemadam kebakaran, fasilitas gudang untuk bahan atau barang berbahaya dan beracun, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan, serta Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas penunjang” antara lain kawasan perkantoran, fasilitas pos dan telekomunikasi, fasilitas pariwisata dan perhotelan, instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi, jaringan jalan dan rel kereta api, jaringan air limbah, drainase dan sampah, tempat tunggu kendaraan bermotor, kawasan perdagangan, kawasan industri, dan fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, tempat rekreasi, olahraga, jalur hijau, dan kesehatan).

Ayat (3)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “fasilitas pokok” antara lain alurpelayaran, perairan tempat labuh, kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, perairan tempat alih muat kapal, perairan untuk kapal yang mengangkut bahan atau barang berbahaya, perairan untuk kegiatan karantina, perairan alur penghubung intrapelabuhan, perairan pandu, dan perairan untuk kapal pemerintah.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas penunjang” antara lain perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal, perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar), perairan tempat kapal mati, perairan untuk keperluan darurat, dan perairan untuk kegiatan rekreasi (wisata air).

Pasal 75

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “koordinat geografis” adalah koordinat yang ditentukan dengan lintang dan bujur.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “dikuasai oleh negara” adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan daratan dan/atau perairan yang ditetapkan sebagai Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 76

Ayat (1)

Penetapan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan untuk pelabuhan laut pengumpan regional ditetapkan oleh gubernur, sedangkan pelabuhan pengumpan lokal ditetapkan oleh bupati/walikota.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 77

Cukup jelas.

Pasal 78

Cukup jelas.

Pasal 79

Cukup jelas.

Pasal 80

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kegiatan pemerintahan lainnya” antara lain kegiatan kehutanan dan pertambangan yang diselenggarakan oleh instansi yang berwenang dalam rangka mencegah pembalakan liar (*illegal logging*) dan penambangan liar (*illegal mining*) yang ke luar masuk melalui pelabuhan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 81

Cukup jelas.

Pasal 82

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

1 (satu) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat membawahi beberapa pelabuhan (*cluster*).

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “bentuk lainnya” antara lain persewaan lahan, pergudangan, dan penumpukan.

Dalam perjanjian paling sedikit memuat hak dan kewajiban para pihak, kinerja yang harus dicapai oleh Badan Usaha Pelabuhan, dan jangka waktu konsesi.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 83

Cukup jelas.

Pasal 84

Cukup jelas.

Pasal 85

Cukup jelas.

Pasal 86

Cukup jelas.

Pasal 87

Cukup jelas.

Pasal 88

Cukup jelas.

Pasal 89

Cukup jelas.

Pasal 90

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan” antara lain perkantoran, fasilitas pariwisata dan perhotelan, instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi, jaringan air limbah dan sampah, pelayanan bunker, dan tempat tunggu kendaraan bermotor.

Pasal 91

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “dalam keadaan tertentu” adalah apabila ternyata terdapat Badan Usaha Pelabuhan yang mampu memanfaatkan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya untuk melayani kegiatan yang memberikan manfaat komersial.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 92

Cukup jelas.

Pasal 93

Cukup jelas.

Pasal 94

Cukup jelas.

Pasal 95

Cukup jelas.

Pasar 96

Ayat (1)

Pada pelabuhan pengumpan regional izin diberikan oleh gubernur, sedangkan pada pelabuhan pengumpan lokal izin diberikan oleh bupati.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 97

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “persyaratan operasional” adalah Standar Operasional Pelabuhan, sumber daya manusia yang mengoperasikan, kesiapan instansi lain seperti karantina, bea cukai, dan imigrasi sesuai kebutuhan.

Ayat (2)

Pada pelabuhan pengumpan regional izin diberikan oleh gubernur, sedangkan pada pelabuhan pengumpan lokal izin diberikan oleh bupati.

Pasal 98

Cukup jelas.

Pasal 99

Cukup jelas.

Pasal 100

Cukup jelas.

Pasal 101

Cukup jelas.

Pasal 102

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kegiatan tertentu” adalah kegiatan untuk menunjang kegiatan usaha pokok yang tidak terlayani oleh pelabuhan karena sifat barang atau kegiatannya memerlukan pelayanan khusus atau karena lokasinya jauh dari pelabuhan.

Kegiatan usaha pokok yang dimaksud antara lain adalah:

- a. pertambangan;
- b. energi;
- c. kehutanan;
- d. pertanian;
- e. perikanan;
- f. industri; dan
- g. dok dan galangan kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 103

Cukup jelas.

Pasal 104

Cukup jelas.

Pasal 105

Cukup jelas.

Pasal 106

Cukup jelas.

Pasal 107

Cukup jelas.

Pasal 108

Cukup jelas.

Pasal 109

Cukup jelas.

Pasal 110

Cukup jelas.

Pasal 111

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “aspek administrasi” adalah rekomendasi dari gubernur, bupati/walikota, dan Syahbandar setempat.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “aspek ekonomi” adalah menunjang industri tertentu, dengan arus barang khusus bervolume besar.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “aspek keselamatan dan keamanan pelayaran” adalah dipenuhinya kedalaman perairan dan kolam pelabuhan, Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, stasiun radio pantai, termasuk sarana dan prasarana, serta sumber daya manusia.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “aspek teknis fasilitas kepelabuhanan” adalah fasilitas pokok, fasilitas penunjang, serta fasilitas pencegahan dan penanggulangan pencemaran.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 112

Cukup jelas.

Pasal 113

Cukup jelas.

Pasal 114

Cukup jelas.

Pasal 115

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “peraturan perundang-undangan” adalah peraturan mengenai pemerintahan daerah.

Pasal 116

Cukup jelas.

Pasal 117

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Yang dimaksud dengan “Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari kapal” adalah satu kesatuan sistem dan prosedur serta mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan, dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan dan mempertahankan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap standar keselamatan dan pencegahan pencemaran yang dipersyaratkan dalam ketentuan internasional yang terkait dengan manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran.

Huruf h

Yang dimaksud dengan “Manajemen Keamanan Kapal” adalah satu kesatuan sistem dan prosedur dan mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan, dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap kesiapan kapal menghadapi, mempertahankan, dan menjaga keamanan kapal dalam rangka meningkatkan keselamatan kapal.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 118

Cukup jelas.

Pasal 119

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “ketentuan internasional” adalah ketentuan yang diterbitkan oleh *International Authority of Lighthouse Association (IALA)*, antara lain yang mengatur standardisasi serta kecukupan dan keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) dan *International Telecommunication Union (ITU)* dan *International Maritime Pilotage Association (IMPA)*.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 120

Cukup jelas.

Pasal 121

Yang dimaksud dengan “Sistem pengamanan fasilitas pelabuhan” adalah prosedur pengamanan di fasilitas pelabuhan pada semua tingkatan keamanan (*security level*).

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Sarana dan prasarana pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi pagar pengaman, pos penjagaan, peralatan monitor, peralatan detektor, peralatan komunikasi, dan penerangan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “Sistem komunikasi” adalah tata cara berhubungan atau komunikasi internal fasilitas pelabuhan, komunikasi antara koordinator keamanan pelabuhan dengan fasilitas pelabuhan dan dengan instansi terkait.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “Personel pengaman” adalah personel yang memiliki pengetahuan dan kemampuan untuk melakukan pengamanan sesuai dengan manajemen pengamanan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS Code*).

Pasal 122

Cukup jelas.

Pasal 123

Cukup jelas.

Pasal 124

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pengadaan kapal” adalah kegiatan memasukkan kapal dari luar negeri, baik kapal bekas maupun kapal baru untuk didaftarkan dalam daftar kapal Indonesia.

Yang dimaksud dengan “pembangunan kapal” adalah pembuatan kapal baru baik di dalam negeri maupun di luar negeri yang langsung berbendera Indonesia.

Yang dimaksud dengan “pengerjaan kapal” adalah tahapan pekerjaan dan kegiatan pada saat dilakukan perombakan, perbaikan, dan perawatan kapal.

Yang dimaksud dengan “perlengkapan kapal” adalah bagian yang termasuk dalam perlengkapan navigasi, alat penolong, penemu (*smoke detector*) dan pemadam kebakaran, radio dan elektronika kapal, dan peta-peta serta publikasi nautika, serta perlengkapan pengamatan meteorologi untuk kapal dengan ukuran dan daerah pelayaran tertentu.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 125

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “perombakan” adalah perombakan konstruksi dan memerlukan pengesahan gambar dan perhitungan konstruksi karena mengubah fungsi, stabilitas, struktur, dan dimensi kapal.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 126

Ayat (1)

Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal ukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) atau lebih kecuali:

- a. kapal perang;
- b. kapal negara; dan
- c. kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga.

Ayat (2)

Huruf a

Jenis sertifikat kapal penumpang antara lain:

1. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (meliputi keselamatan konstruksi, perlengkapan, dan radio kapal); dan
2. Sertifikat Pembebasan (sertifikat yang memperbolehkan bebas dari beberapa persyaratan yang harus dipenuhi).

Huruf b

Jenis-jenis sertifikat keselamatan kapal barang sesuai dengan SOLAS 1974 antara lain:

1. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang;
2. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang;
3. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang;
4. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang; dan
5. Sertifikat Pembebasan (sertifikat yang memperbolehkan bebas dari beberapa persyaratan yang harus dipenuhi).

Huruf c

Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan sebagai bukti terpenuhinya persyaratan keselamatan kapal dan pengawakan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “pejabat pemerintah” adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang mempunyai kualifikasi dan keahlian di bidang keselamatan yang diangkat oleh Menteri.

Pasal 127

Cukup jelas.

Pasal 128

Cukup jelas.

Pasal 129

Cukup jelas.

Pasal 130

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “sewaktu waktu” adalah di luar jadwal yang ditentukan untuk perawatan berkala, karena adanya kebutuhan.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah diberikannya keringanan terhadap persyaratan keselamatan kapal dalam kondisi sebagai berikut:

- a. kapal yang melakukan percobaan berlayar;
- b. kapal yang digunakan dalam penanggulangan bencana;
- c. kapal berlayar dalam cuaca buruk dan/atau mengalami musibah yang mengakibatkan rusak atau hilangnya perlengkapan kapal;
- d. kapal yang digunakan untuk melaksanakan kegiatan pencarian dan pertolongan;
- e. kapal berlayar menuju galangan untuk perbaikan (*docking*); atau
- f. kapal dengan jenis, kategori, ukuran, konstruksi, atau bahan utamanya, dengan mempertimbangkan daerah-pelayarannya tidak efisien apabila harus memasang perlengkapan keselamatan tertentu atau alat komunikasi tertentu.

Sebagai contoh kapal dengan jenis, kategori, ukuran, konstruksi, atau bahan utamanya, harus memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan internasional, tetapi karena daerahpelayarannya lokal dan dekat maka persyaratan peralatan keselamatannya dapat disesuaikan dengan kebutuhan.

Pasal 131

Cukup jelas.

Pasal 132

Cukup jelas.

Pasal 133

Cukup jelas.

Pasal 134

Cukup jelas.

Pasal 135

Cukup jelas.

Pasal 136

Cukup jelas.

Pasal 137

Cukup jelas.

Pasal 138

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “operator kapal” adalah setiap orang yang berdasarkan alas hak tertentu dengan pemilik kapal mengoperasikan kapal.

Pasal 139

Yang dimaksud dengan “menyimpang dari rute” adalah tindakan yang dilakukan oleh Nakhoda dalam rangka penyelamatan dalam hal terjadinya gangguan cuaca seperti badai tropis (*tropical cyclone*) atau taifun (*hurricane*).

Yang dimaksud dengan “tindakan lainnya yang diperlukan” yaitu tindakan yang harus dilakukan Nakhoda untuk melakukan pertolongan setelah mendengar isyarat bahaya (*distress signal*) dari kapal lain yang menyatakan “*I’m in danger and required immediate assistance*” (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972/COLREGs*).

Pasal 140

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “dewan kapal” adalah dewan yang dibentuk di atas kapal yang terdiri atas perwira kapal dengan tugas membantu dan memberikan saran kepada pengganti sementara Nakhoda dalam menjalankan kewenangannya.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 141

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “buku harian kapal (*log book*)” adalah catatan yang memuat keterangan mengenai berbagai hal yang terkait dengan operasional kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “dapat dijadikan alat bukti” adalah buku harian kapal merupakan catatan otentik sehingga dapat digunakan untuk membuktikan terjadinya peristiwa atau keberadaan seseorang di kapal.

Pasal 142

Cukup jelas.

Pasal 143

Ayat (1)

Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Cukup jelas.
Huruf c
Cukup jelas.
Huruf d
Cukup jelas.
Huruf e
Cukup jelas.
Huruf f

Yang dimaksud dengan “berperilaku yang tidak layak” antara lain:

- a. mempengaruhi orang lain untuk mogok kerja, terlambat melakukan dinas jaga dan/atau melawan perintah atasan;
- b. mengucapkan kata-kata yang bersifat menghina, memfitnah, dan/atau tidak santun;
- c. memiliki minuman keras, material pornografi, dan/atau obat terlarang; atau
- d. berjudi, mabuk, dan tindakan asusila.

Ayat (2)
Cukup jelas.

Pasal 144
Cukup jelas.

Pasal 145
Cukup jelas.

Pasal 146
Cukup jelas.

Pasal 147
Cukup jelas.

Pasal 148
Cukup jelas.

Pasal 149
Cukup jelas.

Pasal 150
Cukup jelas.

Pasal 151
Cukup jelas.

Pasal 152
Cukup jelas.

Pasal 153
Cukup jelas.

Pasal 154
Cukup jelas.

Pasal 155
Ayat (1)

Cukup jelas.
Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “metode pengukuran dalam negeri” adalah metode pengukuran yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia yang diterapkan pada kapal Indonesia yang tidak tunduk pada ketentuan Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal (*International on Tonnage Measurement of Ship 1969/TMS 1969*).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “metode pengukuran internasional” adalah metode pengukuran yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia berdasarkan Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal (*International on Tonnage Measurement of Ship 1969/TMS 1969*).

Huruf c

Yang dimaksud dengan “metode pengukuran khusus” dipergunakan untuk pengukuran dan penentuan tonase kapal yang akan melewati terusan tertentu antara lain metode pengukuran terusan Suez dan metode pengukuran terusan Panama.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 156

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “tanda selar” adalah rangkaian huruf dan angka yang terdiri dari GT, angka yang menunjukkan besarnya tonase kotor, nomor surat ukur, dan kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur.

Contoh :

GT 123 No 45/Ba

GT : Singkatan dari *Gross Tonnage*

123 : Angka tonase kotor kapal

No. : Singkatan dari nomor

45 : Nomor surat ukur

Ba : Kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur (Ba adalah kode pengukuran dari pelabuhan Tanjung Priok)

Pasal 157

Cukup jelas.

Pasal 158

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “pendaftaran kapal” adalah pendaftaran hak milik atas kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “*grosse* akta pendaftaran” adalah salinan resmi dari minut (asli dari akta pendaftaran).

Bukti hak milik atas kapal merupakan dokumen kepemilikan yang disampaikan oleh pemilik kapal pada saat mendaftarkan kapalnya antara lain berupa:

1. Bagi kapal bangunan baru
 - 1) kontrak pembangunan kapal;
 - 2) berita acara serah terima kapal; dan
 - 3) surat keterangan galangan.
2. Bagi kapal yang pernah didaftar di negara lain a) *bill of sale*; dan b) *protocol of delivery and acceptance*.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “tanda pendaftaran” merupakan rangkaian angka dan huruf yang terdiri atas angka tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat kapal didaftar, nomor urut akta pendaftaran, dan kode kategori kapal.

Contoh :

2008 Pst No. 49991L

2008 : Tahun pendaftaran kapal

Pst : Kode pengukuran dari tempat kapal di daftar

No. : Nomor

4999 : Nomor akta pendaftaran kapal

L : Kode kategori kapal (L kode kategori untuk kapal laut, N kode kategori untuk kapal nelayan, P kode kategori untuk kapal pedalaman yaitu kapal yang berlayar di sungai dan danau).

Pasal 159

Cukup jelas.

Pasal 160

Cukup jelas.

Pasal 161

Cukup jelas.

Pasal 162

Cukup jelas.

Pasal 163

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “Surat Laut”, “Pas Besar”, dan “Pas Kecil” adalah Surat Tanda Kebangsaan Kapal yang diberikan sebagai legalitas untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal termasuk kapal penangkap ikan.

Ayat (3)

Yang dimaksud “perairan sungai dan danau” meliputi sungai, danau, waduk, kanal, terusan, dan rawa.

Pasal 164

Cukup jelas.

Pasal 165

Cukup jelas.

Pasal 166

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “identitas kapal” adalah nama kapal dan pelabuhan tempat kapal didaftar yang dicantumkan pada badan kapal, bendera kebangsaan yang dikibarkan pada buritan kapal sesuai dengan Surat Tanda Kebangsaan yang diberikan oleh Pemerintah negara yang bersangkutan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 167

Cukup jelas.

Pasal 168

Cukup jelas.

Pasal 169

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kapal untuk jenis dan ukuran tertentu” adalah kapal barang dengan ukuran *GT* 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih dan kapal penumpang semua ukuran yang melakukan pelayaran internasional, sedangkan untuk kapal yang berlayar di dalam negeri jenis dan ukurannya akan ditetapkan tersendiri.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah” adalah badan klasifikasi yang diakui Pemerintah.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 170

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “ukuran tertentu” adalah kapal barang dengan ukuran *GT* 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih dan kapal penumpang semua ukuran yang melakukan pelayaran internasional, sedangkan untuk kapal yang berlayar di dalam negeri jenis dan ukurannya akan ditetapkan tersendiri.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Untuk kapal yang berlayar di dalam negeri pengaturan mengenai sertifikat ditetapkan tersendiri.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 171

Cukup jelas.

Pasal 172

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kepentingan tertentu lainnya” antara lain penandaan wilayah negara di pulau terluar antara lain berupa menara suar.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “ketentuan peraturan perundang-undangan” adalah sesuai dengan ketentuan nasional dan memperhatikan ketentuan internasional.

Ketentuan nasional yaitu Standar Nasional Indonesia yang berkaitan dengan Sistem Pelampungan “A” (standar navigasi yang mengacu pada standar Eropa).

Ketentuan internasional yaitu:

- 1) *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 82)* yang berkaitan dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI);
- 2) *Safety of Life at Sea (SOLAS)* yang berkaitan dengan keselamatan navigasi (*Safety of Navigation-Chapter V*);
- 3) Ketentuan yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yang berkaitan dengan Resolusi tentang keselamatan navigasi (*Safety of Navigation*);
- 4) Ketentuan yang dikeluarkan oleh *International Hydrography Organization (IHO)* yang berkaitan dengan hidrografi; dan
- 5) Ketentuan yang dikeluarkan oleh *International Association Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)* yang berkaitan dengan rekomendasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “dalam keadaan tertentu” adalah apabila Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dipergunakan untuk mendukung kegiatan yang bukan untuk kepentingan umum antara lain anjungan minyak (*oil platform*), pengerukan, *salvage*, dan terminal khusus di lokasi tertentu.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 173

Cukup jelas.

Pasal 174

Cukup jelas.

Pasal 175

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “hambatan” adalah keadaan yang dapat mengganggu atau menghalangi lalu lintas angkutan di perairan antara lain kerangka kapal di alur-pelayaran.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 176

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kapal tertentu” adalah kapal perang, kapal negara, kapal rumah sakit, kapal yang memasuki suatu pelabuhan khusus untuk keperluan meminta pertolongan atau kapal yang memberi pertolongan jiwa manusia, kapal yang melakukan percobaan berlayar, dan kapal swasta yang melakukan tugas pemerintahan.

Pasal 177

Cukup jelas.

Pasal 178

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “ketentuan peraturan perundang-undangan” adalah ketentuan nasional dan ketentuan internasional di bidang telekomunikasi, antara lain:

1. Ketentuan nasional yaitu Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi; dan
2. Ketentuan internasional, yaitu *International Telecommunication Union (ITU)* yang telah diratifikasi terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2004 tentang Pengesahan *Instruments Amending The Constitution and The Convention of The International Telecommunication Union, Marrakesh, 2002* (Instrumen Perubahan Konstitusi dan Konvensi Perhimpunan Telekomunikasi Internasional, Marrakesh 2002) dan *International Maritime Organization (IMO)*.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 179

Cukup jelas.

Pasal 180

Cukup jelas.

Pasal 181

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “hambatan” antara lain adalah adanya gangguan frekuensi yang penggunaannya tidak sesuai dengan peruntukannya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 182

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 183

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “komunikasi marabahaya” adalah komunikasi yang menunjukkan adanya stasiun atau unit bergerak atau orang lain dalam keadaan benar-benar bahaya dan membutuhkan pertolongan segera (*MAYDAY MAYDAY MAYDAY*).

Yang dimaksud dengan “komunikasi segera” adalah komunikasi yang berisikan informasi untuk meminta pertolongan terhadap orang yang sakit di atas kapal atau informasi untuk meminta pertolongan terhadap orang jatuh di laut (*PAN PAN PAN*).

Yang dimaksud dengan “komunikasi keselamatan” adalah komunikasi yang berisi informasi tentang:

- a. adanya pergeseran posisi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- b. padamnya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- c. adanya pengeboran minyak pada suatu posisi di alur-pelayaran;
- d. munculnya sebuah karang;
- e. adanya benda terapung yang membahayakan-pelayaran;
- f. dukungan untuk operasi pencarian dan pertolongan (*Search and Rescue*); atau
- g. pelaporan adanya kapal misterius (*phantom ship*).

(*SECURITY SECURITY SECURITY*)

Yang dimaksud dengan “siaran tanda waktu standar” adalah pancaran tanda waktu untuk kapal, stasiun pantai, dan pihak lain yang memerlukan informasi waktu dan mencocokkan kronometer.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 184

Cukup jelas.

Pasal 185

Cukup jelas.

Pasal 186

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “awak kapal tertentu” adalah perwira nautika yang bertanggung jawab terhadap keadaan cuaca.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 187

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 188

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “sebagian penyelenggaraan alur-pelayaran” adalah alur yang menuju ke terminal khusus.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 189

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kepentingan lainnya” antara lain pembangunan pelabuhan, penahan gelombang, penambangan, dan bangunan lainnya yang memerlukan pekerjaan pengerukan yang dapat mengakibatkan terganggunya alur-pelayaran.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 190

Cukup jelas.

Pasal 191

Cukup jelas.

Pasal 192

Cukup jelas.

Pasal 193

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “wilayah tertentu” antara lain perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), jalur *Traffic Separation Scheme (TSS)*, area *Ship to Ship Transfer (STS)*, perairan yang telah ditetapkan *Ship Reporting System (SRS)*.

Yang dimaksud dengan “semua informasi” adalah informasi yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pasal 194

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “terus menerus, langsung, dan secepatnya” adalah berlayar dari laut bebas melintas perairan Indonesia dan langsung menuju ke laut bebas lainnya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “keadaan darurat” adalah kapal yang mengalami musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang mengalami musibah.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 195

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “memberikan jaminan” adalah kewajiban bagi pemilik atau operator untuk memiliki jaminan asuransi atau menempatkan sejumlah uang sebagai jaminan untuk menggantikan biaya pembongkaran bangunan atau instalasi yang tidak digunakan lagi oleh pemilik atau operator.

Pasal 196

Cukup jelas.

Pasal 197

Cukup jelas.

Pasal 198

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “perairan wajib pandu” adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih.

Yang dimaksud dengan “perairan pandu luar biasa” adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisinya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Pelimpahan pemanduan kepada Badan Usaha Pelabuhan dilaksanakan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial atau terminal khusus.

Yang dimaksud dengan “dapat dilimpahkan” adalah untuk memenuhi kebutuhan, sesuai persyaratan, dan ketentuan peraturan perundang-undangan serta dapat dicabut apabila pelaksanaan tugasnya tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 199

Cukup jelas.

Pasal 200

Cukup jelas.

Pasal 201

Cukup jelas.

Pasal 202

Cukup jelas.

Pasal 203

Cukup jelas.

Pasal 204

Cukup jelas.

Pasal 205

Cukup jelas.

Pasal 206

Cukup jelas.

Pasal 207

Ayat (1)

Pelaksanaan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran oleh Syahbandar dilakukan di dalam wilayah Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Persyaratan kompetensi berlaku juga pada Syahbandar di pelabuhan perikanan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Pasal 208

Cukup jelas.

Pasal 209

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “penerbitan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan” antara lain menerbitkan izin untuk kegiatan pengelasan, pembersihan tangki (*tank cleaning*), perpindahan sandar kapal, melarang atau mengizinkan orang naik ke atas kapal, dan alih muat barang.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e
Cukup jelas.

Huruf f
Cukup jelas.

Huruf g
Cukup jelas.

Huruf h
Cukup jelas.

Pasal 210

Cukup jelas.

Pasal 211

Cukup jelas.

Pasal 212

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “ketentuan internasional” adalah mengenai sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS Code*).

Yang dimaksud dengan “Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (*port security committee*)” adalah Syahbandar atas nama Pemerintah selaku *Designated Authority (DA)* berwenang menentukan tingkat keamanan di pelabuhan (*security level*).

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “dapat meminta bantuan” adalah Syahbandar berhak meminta dukungan dan bantuan apabila diperlukan antara lain jika terjadi tindak pidana atau kriminal.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 213

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “surat dan dokumen kapal” antara lain Surat Ukur, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Keselamatan, Sertifikat Garis Muat, Sertifikat Pengawakan Kapal, dan dokumen muatan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 214

Yang dimaksud dengan “ warta kapal” adalah informasi tentang kondisi umum kapal dan muatannya (*ship condition*).

Pasal 215

Yang dimaksud dengan “petunjuk serta perintah Syahbandar” antara lain menolak kedatangan kapal, memerintahkan perpindahan kapal, dan menentukan tempat labuh jangkar.

Pasal 216

Cukup jelas.

Pasal 217

Cukup jelas

Pasal 218

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “dalam keadaan tertentu” adalah apabila Syahbandar mendapat laporan adanya indikasi bahwa kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “ketentuan peraturan perundang-undangan” meliputi konvensi internasional yang mengatur mengenai *port state control*.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 219

Ayat (1)

Surat Persetujuan Berlayar yang dalam kelaziman internasional disebut *port clearance* diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 220

Cukup jelas.

Pasal 221

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud “dapat” adalah apabila dari hasil pemeriksaan pendahuluan terdapat keterangan dan/atau bukti awal mengenai kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal.

Pasal 222

Cukup jelas

Pasal 223

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “klaim-pelayaran (*maritime claim*)” sesuai dengan ketentuan mengenai penahanan kapal (*arrest of ships*), timbul karena:

- a. kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian kapal;
- b. hilangnya nyawa atau luka parah yang terjadi baik di daratan atau perairan atau laut yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal;
- c. kerusakan terhadap lingkungan, kapalnya, atau barang muatannya sebagai akibat kegiatan operasi *salvage* atau perjanjian tentang *salvage*;
- d. kerusakan atau ancaman kerusakan terhadap lingkungan, garis pantai atau kepentingan lainnya yang disebabkan oleh kapal, termasuk biaya yang diperlukan untuk mengambil langkah pencegahan kerusakan terhadap lingkungan, kapalnya, atau barang muatannya, serta untuk pemulihan lingkungan sebagai akibat terjadinya kerusakan yang timbul;
- e. biaya-biaya atau pengeluaran yang berkaitan dengan pengangkatan, pemindahan, perbaikan, atau terhadap kapal, termasuk juga biaya penyelamatan kapal dan awak kapal;
- f. biaya pemakaian atau pengoperasian atau penyewaan kapal yang tertuang dalam perjanjian pencarteran (*charter party*) atau lainnya;
- g. biaya pengangkutan barang atau penumpang di atas kapal, yang tertuang dalam perjanjian pencarteran atau lainnya;
- h. kerugian atau kerusakan barang termasuk peti atau koper yang diangkut di atas kapal;
- i. kerugian dan kerusakan kapal dan barang karena terjadinya peristiwa kecelakaan di laut (*general average*);
- j. biaya penarikan kapal (*towage*);
- k. biaya pemanduan (*pilotage*);

- l. biaya barang, perlengkapan, kebutuhan kapal, Bahan Bakar Minyak atau bunker, peralatan kapal termasuk peti kemas yang disediakan untuk pelayanan dan kebutuhan kapal untuk pengoperasian, pengurusan, penyelamatan atau pemeliharaan kapal;
- m. biaya pembangunan, pembangunan ulang atau rekondisi, perbaikan, mengubah atau melengkapi kebutuhan kapal;
- n. biaya pelabuhan, kanal, galangan, bandar, alur pelayaran, dan/atau biaya pungutan lainnya;
- o. gaji dan lainnya yang terutang bagi Nakhoda, perwira dan Anak Buah Kapal serta lainnya yang dipekerjakan di atas kapal termasuk biaya untuk repatriasi, asuransi sosial untuk kepentingan mereka;
- p. pembiayaan atau *disbursements* yang dikeluarkan untuk kepentingan kapal atas nama pemilik kapal;
- q. premi asuransi (termasuk "*mutual insurance call*") kapal yang harus dibayar oleh pemilik kapal atau pencarter kapal tanpa Anak Buah Kapal atau *bare boat (demise charterer)*);
- r. komisi, biaya, perantara atau broker atau keagenan yang harus dibayar berkaitan dengan kapal atas nama pemilik kapal tanpa Anak Buah Kapal (*demise charterer*);
- s. biaya sengketa berkenaan dengan status kepemilikan kapal;
- t. biaya sengketa yang terjadi di antara rekan kepemilikan kapal (*coowner*) berkenaan dengan pengoperasian dan penghasilan atau hasil tambang kapal;
- u. biaya gadai atau hipotek kapal atau pembebanan lain yang sifatnya sama atas kapal; dan
- v. biaya sengketa yang timbul dari perjanjian penjualan kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 224

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "dokumen pelaut" adalah dokumen identitas pelaut dan perjanjian kerja laut. Dokumen identitas pelaut antara lain terdiri atas Buku Pelaut dan Kartu Identitas Pelaut.

Yang dimaksud dengan "disijil" adalah dimasukkan dalam buku daftar awak kapal yang disebut buku siji yang berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 225

Cukup jelas.

Pasal 226

Cukup jelas.

Pasal 227

Cukup jelas.

Pasal 228

Cukup jelas.

Pasal 229

Cukup jelas

Pasal 230

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan" antara lain pengelola unit pengeboran minyak dan fasilitas penampungan minyak di perairan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “institusi yang berwenang untuk penanganan lebih lanjut” adalah institusi yang menangani pengendalian pencemaran secara nasional.

Pasal 231

Cukup jelas.

Pasal 232

Cukup jelas.

Pasal 233

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan limbah bahan berbahaya dan beracun termasuk juga limbah radioaktif.

Pasal 234

Cukup jelas.

Pasal 235

Cukup jelas.

Pasal 236

Cukup jelas.

Pasal 237

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “limbah” antara lain dapat berupa limbah minyak, bahan kimia, bahan berbahaya dan beracun, sampah, serta kotoran.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 238

Cukup jelas.

Pasal 239

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “lokasi tertentu” adalah pembuangan limbah tidak boleh dilakukan pada alur-pelayaran, kawasan lindung, kawasan suaka alam, taman nasional, taman wisata alam, kawasan cagar budaya dan ilmu pengetahuan, sempadan pantai, kawasan terumbu karang, kawasan *mangrove*, kawasan perikanan dan budidaya, kawasan pemukiman, dan daerah sensitif terhadap pencemaran.

Yang dimaksud dengan “pembuangan limbah” termasuk juga berupa kerangka kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 240

Cukup jelas.

Pasal 241

Ayat (1)

Yang dimaksud “penutuhan kapal” adalah kegiatan pemotongan dan penghancuran kapal yang tidak digunakan lagi dengan aman dan berwawasan lingkungan (*safe and environmentally sound manner*).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 242

Cukup jelas.

Pasal 243

Cukup jelas.

Pasal 244

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “bahaya” adalah ancaman yang disebabkan oleh faktor eksternal dan internal dari kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “orang” termasuk juga orang yang berada di menara suar yang ditemukan dalam keadaan bahaya.

Yang dimaksud dengan “pihak lain” antara lain Nakhoda kapal lain yang berada di sekitar lokasi bahaya, stasiun radio pantai dan pejabat berwenang terdekat yang memiliki kewenangan untuk menindaklanjuti proses kecelakaan tersebut.

Ayat (4)

Pelaporan oleh Nakhoda dilakukan untuk setiap bahaya bagi keselamatan kapal, baik yang terjadi di dalam maupun luar negeri, baik yang mengakibatkan atau dapat mengakibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan yang dapat mengganggu keselamatan berlayar maupun tidak.

Yang dimaksud dengan “melaporkan” adalah menyampaikan berita bahaya bagi keselamatan kapal dengan cara sistem telekomunikasi antara lain melalui Stasiun Radio Pantai, *Vessel Traffic Information System (VTIS)*, *semaphore*, *morse* serta sarana lain yang dapat digunakan untuk menyampaikan berita atau menarik perhatian bagi pihak lain.

Pasal 245

Cukup jelas.

Pasal 246

Cukup jelas.

Pasal 247

Yang dimaksud dengan “pihak lain” antara lain Nakhoda kapal lain yang berada di sekitar lokasi kecelakaan, stasiun radio pantai dan pejabat berwenang terdekat yang memiliki kewenangan untuk menindaklanjuti proses kecelakaan tersebut.

Pasal 248

Yang dimaksud dengan “melaporkan” adalah menyampaikan berita kecelakaan kapal dengan cara sistem telekomunikasi antara lain melalui Stasiun Radio Pantai, *Vessel Traffic Information System (VTIS)*, *semaphore*, *morse* serta sarana lain yang dapat digunakan untuk menyampaikan berita atau menarik perhatian bagi pihak lain.

Pasal 249

Yang dimaksud dengan “dibuktikan lain” adalah berdasarkan pembuktian telah dilakukan upaya dan melaksanakan kewajiban berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 250

Cukup jelas.

Pasal 251

Cukup jelas.

Pasal 252

Cukup jelas.

Pasal 253

Cukup jelas.

Pasal 254

Cukup jelas.

Pasal 255

Cukup jelas.

Pasal 256

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah institusi yang diberi kewenangan untuk melakukan investigasi sebab terjadinya kecelakaan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Hasil investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi disampaikan kepada Menteri yang disertai dengan rekomendasi untuk memperbaiki

kebijakan yang terkait dengan sistem, sarana dan prasarana transportasi, serta sumber daya manusia.

Pasal 257

Cukup jelas.

Pasal 258

Cukup jelas.

Pasal 259

Cukup jelas.

Pasal 260

Cukup jelas.

Pasal 261

Cukup jelas.

Pasal 262

Cukup jelas.

Pasal 263

Cukup jelas.

Pasal 264

Cukup jelas.

Pasal 265

Cukup jelas.

Pasal 266

Cukup jelas.

Pasal 267

Cukup jelas.

Pasal 268

Cukup jelas.

Pasal 269

Ayat (1)

Sistem informasi pelayaran bertujuan untuk memberikan informasi di bidang angkutan perairan dan kepelabuhanan serta terjaminnya keselamatan dan keamanan pelayaran dan memberikan perlindungan lingkungan maritim.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 270

Cukup jelas.

Pasal 271

Cukup jelas.

Pasal 272

Cukup jelas.

Pasal 273

Cukup jelas.

Pasal 274

Cukup jelas.

Pasal 275

Cukup jelas.

Pasal 276

Cukup jelas.

Pasal 277

Cukup jelas.

Pasal 278

Cukup jelas.

Pasal 279

Cukup jelas.

Pasal 280

Cukup jelas.

Pasal 281

Cukup jelas.

Pasal 282

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “penyidik lainnya” adalah penyidik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan antara lain Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 283

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan ” melakukan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab” adalah bahwa dalam melaksanakan tugasnya penyidik wajib menjunjung tinggi hukum yang berlaku.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 284

Cukup jelas.

Pasal 285

Cukup jelas.

Pasal 286

Cukup jelas.

Pasal 287

Cukup jelas.

Pasal 288

Cukup jelas.

Pasal 289

Cukup jelas.

Pasal 290

Cukup jelas.

Pasal 291

Cukup jelas.

Pasal 292

Cukup jelas.

Pasal 293

Cukup jelas.

Pasal 294

Cukup jelas.

Pasal 295

Cukup jelas.

Pasal 296

Cukup jelas.

Pasal 297

Cukup jelas.

Pasal 298

Cukup jelas.

Pasal 299

Cukup jelas.

Pasal 300

Cukup jelas.

Pasal 301

Cukup jelas.

Pasal 302

Cukup jelas.

Pasal 303

Cukup jelas.
Pasal 304
Cukup jelas.
Pasal 305
Cukup jelas.
Pasal 306
Cukup jelas.
Pasal 307
Cukup jelas.
Pasal 308
Cukup jelas.
Pasal 309
Cukup jelas.
Pasal 310
Cukup jelas.
Pasal 311
Cukup jelas.
Pasal 312
Cukup jelas.
Pasal 313
Cukup jelas.
Pasal 314
Cukup jelas.
Pasal 315
Cukup jelas.
Pasal 316
Cukup jelas.
Pasal 317
Cukup jelas.
Pasal 318
Cukup jelas.
Pasal 319
Cukup jelas.
Pasal 320
Cukup jelas.
Pasal 321
Cukup jelas.
Pasal 322
Cukup jelas.
Pasal 323
Cukup jelas.
Pasal 324
Cukup jelas.
Pasal 325
Cukup jelas.
Pasal 326
Cukup jelas.
Pasal 327
Cukup jelas.
Pasal 328
Cukup jelas.
Pasal 329
Cukup jelas.
Pasal 330
Cukup jelas.
Pasal 331
Cukup jelas.

Pasal 332

Cukup jelas.

Pasal 333

Cukup jelas.

Pasal 334

Cukup jelas.

Pasal 335

Cukup jelas.

Pasal 336

Cukup jelas.

Pasal 337

Cukup jelas.

Pasal 338

Cukup jelas.

Pasal 339

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “izin” adalah izin untuk membangun fasilitas yang diterbitkan oleh pemerintah daerah dan izin operasional yang tunduk pada Undang-Undang ini.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 340

Cukup jelas.

Pasal 341

Cukup jelas.

Pasal 342

Cukup jelas.

Pasal 343

Cukup jelas.

Pasal 344

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Penentuan waktu 3 (tiga) tahun dalam ketentuan ini dimaksudkan untuk memberikan waktu yang cukup bagi Pemerintah merencanakan pengembangan pelabuhan dan Badan Usaha Milik Negara. Untuk keperluan pengembangan tersebut atas perintah Menteri dilakukan:

- a. evaluasi aset Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha pelabuhan; dan
- b. audit secara menyeluruh terhadap aset Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha pelabuhan.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara” adalah Badan Usaha Milik Negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, dan Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991, tetap menyelenggarakan kegiatan usaha di pelabuhan yang meliputi:

- a. kegiatan yang diatur dalam Pasal 90 ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) Undang-Undang ini;
- b. penyediaan kolam pelabuhan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. pelayanan jasa pemanduan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- d. penyediaan dan pengusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.

Pasal 345

Cukup jelas.

Pasal 346

Cukup jelas.

Pasal 347

Cukup jelas.

Pasal 348

Cukup jelas.

Pasal 349

Cukup jelas.

Pasal 350

Yang dimaksud dengan “harus ditetapkan” adalah menetapkan beberapa pelabuhan utama sebagai *hub* internasional termasuk juga mengevaluasi pelabuhan *hub* internasional yang telah ditetapkan sebelum Undang-Undang ini diundangkan.

Pasal 351

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “dievaluasi dan disesuaikan” termasuk keberadaan pelabuhan perikanan yang berada di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 352

Cukup jelas.

Pasal 353

Cukup jelas.

Pasal 354

Cukup jelas.

Pasal 355

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4849



PUTUSAN NO. 973/051/XII/MP-08

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

**PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN
TENTANG**

**TUBRUKAN KM. MARINA NUSANTARA DENGAN TK. CB.1211 YANG DITARIK
OLEH TB. BAMARA 6 SA DAN DI ASIS OLEH TB. PATIH-III
DI ALUR SUNGAI BARITO BANJARMASIN.**

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA, KM. MARINA NUSANTARA dalam pelayaran dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju Pelabuhan Trisakti Banjarmasin telah bertubrukan dengan TK. CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA dan oleh TB. PATIH-III, yang bertolak dari pelabuhan Klanis Kalimantan Tengah menuju pelabuhan Mekar Putih Pulau Laut. Lokasi Tubrukan kapal di alur pelayaran Sungai Barito Banjarmasin, pada posisi 03° 34' 810" S/144° 29' 193" T.

Akibat tubrukan tersebut kedua kapal mengalami kerusakan, dan tidak terdapat korban jiwa manusia. KM. MARINA NUSANTARA mengalami kerusakan pisang-pisang kanan haluan robek 4 meter, tangki ceruk depan (fore peak tank) berlubang dan tangki pada depan (Bow thruster) berlubang ± 10 cm, sedangkan TK.CB.1211 kerusakan pada pengatur rantai kanan kapal terlepas dan lambung kanan haluan penyok sedalam 50 cm panjang 4 meter.

Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan suratnya No.GM.761/2/20/DN.08 tanggal 2 September 2008, telah melimpahkan berkas perkara tubrukan KM. MARINA NUSANTARA dengan TK-CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA dan di-assist TB. PATIH-III, kepada Mahkamah Pelayaran.

Berdasarkan pasal 253 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juncto pasal 17 Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah No.8 Tahun 2004 dan pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan, Mahkamah Pelayaran telah mengadakan penelitian dan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, serta menjatuhkan sanksi administratif kepada Tersangkut yang terbukti bersalah atau lalai.

Berkas-berkas yang diterima oleh Mahkamah Pelayaran, antara lain berupa :

a. KM . MARINA NUSANTARA

1. Laporan Kecelakaan Kapal No.GM.761/1/18/AD.BJM.08 tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda dan diketahui oleh Kepala Bidang Penjagaan dan Penyelamatan Kantor Adpel Banjarmasin.
2. Berita Acara Kecelakaan Kapal No.1.00075/01/MRN/BA/PV/V/08 tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda dengan Saksi Pandu Laut No.100.

3. Gambar posisi kapal tubrukan No.1.00075/01/MRN/BA/PVV/08 tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda dengan Saksi Pandu Laut No.100.
4. Laporan Pemanduan Kapal tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Pandu Laut No.100 diketahui Kepala Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin.
5. Sketsa terjadinya kecelakaan tanggal 4 Mei 2008 dibuat oleh Pandu Laut No.100.
6. Peta lokasi kejadian tubrukan.
7. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan yang dibuat oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin terhadap :
 - a. Nakhoda, La Oma Djaadi pada tanggal 3 Mei 2008
 - b. Mualim I, Sukaryono pada tanggal 4 Mei 2008
 - c. KKM, Rasidin Sobari, Jurumudi Puryono pada tanggal 6 Mei 2008
 - d. Mualim III, Mintarno pada tanggal 8 Mei 2008
 - e. Masinis II, Fahrudin pada tanggal 18 Mei 2008
 - f. Pandu Laut No.100 Temmy Kr Silooy pada tanggal 9 Mei 2008
8. Resume/ Berita Acara Pendapat tanggal 2 Juli 2008 dibuat oleh Kepala Bidang Penjagaan dan Penyelamatan Kantor Adpel Banjarmasin
9. Surat-surat kapal terdiri dari :
 - a. Surat Laut No.Urut.7984 tanggal 4 Desember 2001 dikeluarkan oleh Kepala Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
 - b. Surat Ukur Internasional (1969) No.562/Ga tanggal 11 Agustus 1999 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
 - c. Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan No.PK.650/20/3/AD.CRB.07 tanggal 31 Agustus 2007 berlaku sampai dengan tanggal 17 Agustus 2008 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Cirebon.
 - d. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran oleh Minyak No.521/XII/10PP.DKP/2005 tanggal 19 Desember 2005 berlaku sampai dengan tanggal 21 September 2008 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
 - e. Sertifikat Manajemen Keselamatan No.PK.690/649/SMC/DK.07 tanggal 31 Oktober 2007 berlaku sampai dengan tanggal 9 Juli 2012 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.

- f. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan No.PK.690/663/DOC/DK.07 tanggal 31 Oktober 2007 berlaku sampai dengan tanggal 28 Juni 2012 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
 - g. Sertifikat Garis Muat Sementara No.04866.SB/DI.5/2008 tanggal 2 Mei 2008 berlaku sampai dengan tanggal 1 Agustus 2008 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Utama Surabaya.
 - h. Sertifikat Klasifikasi Lambung No.REG.06922 tanggal 26 Mei 2004 berlaku sampai dengan tanggal 4 Mei 2009 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - i. Sertifikat Klasifikasi Mesin No.REG.06922 tanggal 24 Mei 2004 berlaku sampai dengan tanggal 4 Mei 2009 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - j. Surat Ijin Komunikasi Radio (SIKR) No.1557/L/Postel/2008 tanggal 17 Januari 2008 berlaku sampai dengan tanggal 12 Pebruari 2009 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Pos dan Telekomunikasi.
 - k. Surat Keterangan Susunan Perwira No. PK.683/1028IV/ADSBA.2008 tanggal 29 April 2008 dikeluarkan oleh Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
 - l. Daftar Awak Kapal dibuat oleh Nakhoda diketahui oleh Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal Kantor Adpel Tanjung Perak Surabaya.
 - m. Surat Izin Berlayar (SIB) No.N.I/KM.17/48/V/2108 tanggal 2 Mei 2008 dikeluarkan oleh Syahbandar Kantor Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
10. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri dari :
- a. ANT-III No.6200091582N30302 tanggal 20 Maret 2002 atas nama La Orna Djaadi dikeluarkan di Jakarta.
 - b. ANT-III No.62,00091533N30303 tanggal 22 Mei 2003 atas nama Sukaryono dikeluarkan di Jakarta.
 - c. ANT-III No.6200024400N30302 tanggal 27 Mei 2002 atas nama Mintarno dikeluarkan di Jakarta.
 - d. ATT-III No.6200030373T30301 tanggal 6 September 2001 atas nama Rasidin Sobari dikeluarkan di Jakarta.
 - e. ATT-III No.6200400500T30106 tanggal 3 Mei 2006 atas nama Fahrudin dikeluarkan di Jakarta.
 - f. ATT-IV No.620043183T60303 tahun 2002 atas nama Maskan dikeluarkan di Jakarta.

b. TB. BAMARA 6-SA

1. Laporan Kecelakaan Kapal No.GM.761/1/19/AD.BJM 2008 tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda diketahui Kepala Bidang Penjagaan dan Penyelamatan Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
2. Berita Acara Kronologis Kejadian tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda.
3. Sketsa Kronologis Kejadian Tubrukan tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda.
4. Laporan Pemanduan Kapal tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Pandu Laut No.76 diketahui oleh Kepala Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin.
5. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan dibuat oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin terhadap :
 - a. Nakhoda Paulus Mansyur; KKM Arief Widiyanto dan Jurumudi Usman pada tanggal 9 Mei 2008.
 - b. Masinis II Muh. Wazir Subhan pada tanggal 12 Mei 2008.
 - c. Pandu Laut No. 76 Nanang Husni Thamrin pada tanggal 13 Mei 2008.
6. Resume/Berita Acara tanggal 2 Juli 2008 dibuat oleh Kepala Bidang Penjagaan dan Penyelamatan Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
7. Surat-surat kapal terdiri dari :
 - a. Surat Laut No. Urut 1540 tanggal 15 April 2005 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
 - b. Surat Ukur Internasional (1969) No.2693/II.a tanggal 9 Nopember 2004 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
 - c. Sertifikat Keselamatan No.650/159/AD.BJM.2008 tanggal 15 Mei 2008 berlaku sampai dengan tanggal 13 Mei 2009 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
 - d. Sertifikat Perangkat Radio Telekomunikasi Kapal Berukuran Tonase Motor 35 sampai dengan 300 (100 M3 s/d 850 M3) No.PK.651/565/AD.BJM.2008 tanggal 8 Mei 2008 berlaku sampai dengan tanggal 22 Pebruari 2009 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
 - e. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak dari kapal No.PK.690/770/SNPP/DK.07 tanggal 17 Desember 2007 berlaku sampai dengan tanggal 31 Oktober 2010 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Banjarmasin.
 - f. Sertifikat Garis Muat Internasional (1966) No.005109 tanggal 1 Mei 2006 berlaku sampai dengan tanggal 30 Nopember 2010 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

- g. Sertifikat Klasifikasi Lambung No.09701 tanggal 1 Mei 2006 berlaku sampai dengan tanggal 30 Nopember 2010 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - h. Sertifikat Klasifikasi Mesin No.09701 tanggal 1 Mei 2006 berlaku sampai dengan tanggal 30 Nopember 2010 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - i. Pengoperasian Kapal Trampoer di Dalam Negeri No.AT.570/2008 dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut Ditjen Hubla.
 - j. Surat Ijin Menggandeng Tongkang No.AL.402/06/V/SYB.KLN/2008 tanggal tanggal 1 Mei 2008 dikeluarkan oleh Kepala Pos Kerja Pelabuhan Khusus Klanis.
 - k. Surat Keterangan Perwira No.PK.683/3/16/AD.BJM 2008 tanggal 30 Januari 2008 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
 - l. Daftar Anak Buah Kapal (Crew List) tanggal 1 Mei 2008 dikeluarkan PT. Batuah Abadi Lines Cabang Klanis, diketahui oleh Petugas Pos Kerja Pelabuhan Khusus Klanis.
 - m. Surat Ijin Berlayar (SIB) No.11/SYB/KLN/V/2008 tanggal 1 Mei 2008 dikeluarkan oleh Kepala Pos Kerja Pelabuhan Khusus Klanis.
8. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri dari :
- a. ANT-III No.6200028790N30402 tanggal 28 Januari 2002 atas nama Paulus Mansyur dikeluarkan di Jakarta.
 - b. ANT-III No.6200108840N30406 tanggal 7 April 2006 atas nama Marlin Madong dikeluarkan di Jakarta.
 - c. ATT-III No.6200067578T30301 tanggal 6 September 2001 atas nama M. Arief Widiyanto dikeluarkan di Jakarta.
 - d. ATT-III No.6200091324T30302 tanggal 19 Maret 2002 atas nama Muh. Wazir Subhan dikeluarkan di Jakarta.
 - e. ATT-III No.6200136084T30304 tanggal 1 Oktober 2004 atas nama Priyo Marsono dikeluarkan di Jakarta.

C. TK. CB.1211

1. Surat-surat kapal terdiri dari :
- a. Surat Laut No.Urut 3319 tanggal 2 April 2007 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
 - b. Surat Ukur Internasional (1969) No.2904/II.a tanggal 13 Nopember 2006 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.

- c. Sertifikat Keselamatan No.PK.650/655/KES.PM/DK-07 tanggal 14 Nopember 2007 berlaku sampai dengan tanggal 31 Oktober 2008 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
- d. Sertifikat Klasifikasi Sementara No.01448BJ/AZS/2008-AS tanggal 10 Maret 2008 berlaku sampai dengan tanggal 9 Desember 2008 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Banjarmasin.
- e. Sertifikat Garis Muat Internasional (1966) Sementara No.0148-BJ/02S/2008-AS tanggal 10 Maret 2008 berlaku sampai dengan tanggal 9 Agustus 2008 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia Cabang Banjarmasin
- f. Surat Pengoperasian Kapal Tramper di Dalam Negeri No.AT.570/49/15/324/08 tanggal 26 Agustus 2008 berlaku sampai dengan tanggal 4 Desember 2008 dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Dan Angkutan Laut Ditjen Hubla.
- g. Surat Ijin Berlayar (SIB) No.12/SYB/KLNV/2008 tanggal 1 Mei 2008 dikeluarkan oleh Kepala Pos Kerja Pelabuhan Khusus Klanis.

d. TB. PATIH-III

- 1. Laporan Kecelakaan Kapal No.GM.761/1/20/AD.BJM.2008 tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda dan diketahui oleh Kepala Bidang Gamat Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
- 2. Berita Acara Kecelakaan tanggal 3 Mei 2008 dibuat oleh Nakhoda.
- 3. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan dibuat oleh Kantor Adpel Banjarmasin terhadap :
 - a. Nakhoda Johanis N. Lumintang dan KKM Priyanto pada tanggal 14 Mei 2008.
 - b. Masinis III Supriadi pada tanggal 15 Mei 2008.
 - c. Jurumudi Amber Jacobs pada tanggal 16 Mei 2008.
- 4. Resume/Berita Acara Pendapat tanggal 2 Juli 2008 dibuat oleh Kepala Bidang Penjagaan Dan Penyelamatan Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
- 5. Surat-surat kapal terdiri dari:
 - a. Surat Laut No.Urut 686 tanggal 4 Maret 2004 dikeluarkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan Ditjen Hubla.
 - b. Surat Ukur Internasional (1966) dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
 - c. Sertifikat Keselamatan No.PK.650/57/AD/BJM-2008 tanggal 3 Maret 2008 berlaku sampai dengan tanggal 24 September 2008 dikeluarkan oleh Kantor Adpel Banjarmasin.

- d. Sertifikat Garis Muat Internasional (1966) No.006456 tanggal 2 Nopember 2007 berlaku sampai dengan tanggal 22 Mei 2012 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - e. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No.PK.651/261/AD.BJM-2008 tanggal 3 Maret 2008 berlaku sampai dengan tanggal 19 Maret 2009 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
 - f. Sertifikat Klasifikasi Lambung No.REG.06516 tanggal 2 Nopember 2007 berlaku sampai dengan tanggal 22 Mei 2012 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - g. Sertifikat Klasifikasi Mesin No.REG.06516 tanggal 2 Nopember 2007 berlaku sampai dengan tanggal 22 Mei 2012 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.
 - h. Surat Pengoperasian Kapal Tremper di dalam Negeri No.AT.570/10/17/249/08 tanggal 22 Pebruari 2008 berlaku sampai dengan tanggal 29 Juni 2008 dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Dan Angkutan Laut Ditjen Hubla.
 - i. Surat Ijin Gerak/Shifting No.GM.766/544/IV/AD.BJM-08 tanggal 25 April 2008 berlaku sampai dengan tanggal 31 Mei 2008 dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin.
6. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri dari :
- a. ANT-IV No.6200072560N40201 tanggal 13 Nopember 2001 atas nama Johanis N. Lumintang dikeluarkan di Jakarta.
 - b. ANT-III No.6200029341T30301 tanggal 20 Nopember 2001 atas nama Priyanto dikeluarkan di Jakarta.
 - c. ATT-III No.6200110916T30405 tanggal 12 Juli 2005 atas nama Supriadi dikeluarkan di Jakarta.

Mahkamah Pelayaran telah menerima keterangan dari Stasiun Meteorologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok tanggal 19 Nopember 2008 perihal Analisis Keadaan Cuaca di sekitar lokasi kecelakaan tersebut pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA di alur pelayaran sungai Barito, Banjarmasin.

Mahkamah Pelayaran juga telah memperoleh keterangan tambahan di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan di Banjarmasin pada tanggal 28 dan 29 Oktober 2008 dari Tersangkut dan Saksi-Saksi sehubungan dengan terjadinya tubrukan kapal tersebut.

Dalam pemeriksaan pendahuluan dan keterangan yang diberikan di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan, kecelakaan kapal di Banjarmasin pada tanggal 28 dan 29 Oktober 2008 dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

A. Berkas dan keterangan yang diberikan dalam pemeriksaan pendahuluan :

1. Data Kapal

a. **KM. MARINA NUSANTARA** eks **Rising Star I**

Jenis : Kapal Penyeberangan (Ferry)
 Bendera : Indonesia
 Pembuatan/konstruksi : Tahun 1990 di Jepang/Baja
 Tenaga Penggerak Utama : 2 (dua) buah mesin Diesel merk Makita KSLH654, 4 tak kerja tunggal daya 2 x 4500 HP pada 220 RPM
 Isi kotor : 5.272 GT
 Tanda pendaftaran : 1999 Ga No.4297/L
 Tanda selar : GT.5272 No.562/Ga
 Klass : BKI

Ukuran pokok

Panjang : 91,40 M
 Lebar : 19,20 M
 Dalam : 6,42 M
 Pemilik : PT. PRIMA EKSEKUTIF SURABAYA
 Nakhoda : La Oma Djaadi
 Awak kapal : 27 (dua puluh tujuh) orang termasuk Nakhoda.

b. **TB.BAMARA 6-SA** eks **Progres Saber**

Jenis : Kapal Tunda
 Bendera : Indonesia
 Pembuatan/Konstruksi : Tahun 1995 di Singapura/Baja
 Tenaga Penggerak Utama : 2 (dua) buah mesin diesel Yanmar M220-4 Tak kerja tunggal, daya 2 x 1200 HP pada 800 Rpm
 Isi kotor : GT. 120
 Klass : BKI
 Tanda pendaftaran : 2004 lia No.2330/L
 Tanda selar : GT. 240 No.2693/lia

Ukuran pokok

Panjang : 27,08 m
 Lebar : 8,60 m
 Dalam : 4,35 m
 Pemilik : PT.BATUAH ABADI LINES Banjarmasin
 Nakhoda : Paulus Mansyur
 Awak kapal : 10 (sepuluh) orang termasuk Nakhoda

c. TK. CB.1211

Jenis	: Tongkang
Bendera	: Indonesia
Pembuatan/Konstruksi	: Tahun 2005 di China/Baja
Isi kotor	: GT. 5225
Klasifikasi	: BKI
Tanda pendaftaran	: 2007 II.a No.2567/L
Tanda selar	: GT.5225 No.2904/II.a
Ukuran pokok	
Panjang	: 109,44 m
Lebar	: 27,50 m
Dalam	: 6,50 m
Pemilik	: PT. BATUAH ABADI LINES Banjarmasin.

d. TB. PATIH-III eks PIUTE

Jenis	: Kapal tunda
Bendera	: Indonesia
Pembuatan/konstruksi	: Tahun 1973 di Jepang/Baja
Penggerak utama	: 2 (dua) buah mesin diesel Daihatsu 8 SDM-26, 4 tak kerja tunggal daya 2 x 1600 HP pada 720 Rpm
Isi kotor	: GT. 308
Klas	: BKI
Tanda pendaftaran	: 2004 II.a No.2283/L
Tanda selar	: GT. 308 No.2624/II.a
Ukuran pokok	
Panjang	: 29,76 m
Lebar	: 9,00 m
Dalam	: 3,90 m
Pemilik	: PT. BATUAH ABADI LINES Banjarmasin
Nakhoda	: Johanis N. Lumintang.

2. Jalannya peristiwa.

a. KM. MARINA NUSANTARA

- 1) KM. MARINA NUSANTARA yang berlayar dari Surabaya dan berlabuh jangkar di buoy luar pelabuhan Banjarmasin tanggal 3 Mei 2008 pukul 04.00 WIB kapal bergerak masuk dengan pandu di atas kapal pukul 08.06 WIB. Saat melintang di bouy No.9A dan Pandu No.100 berkomunikasi dengan kapal-kapal dan memutuskan untuk berpapasan kanan-kanan dengan TB. BAMARA-6SA yang sedang menarik TK. CB.1211 yang saat itu di posisi zero-zero.
- 2) KM. MARINA NUSANTARA berbelok ke kiri dan berpapasan dengan TB. BAMARA 6SA yang sedang menggandeng TK. CB.1211 dan berada di posisi as tengah alur. KM. MARINA NUSANTARA mengurangi kecepatan dan stop mesin kanan 2 (dua) mesin mundur penuh dan membuang jangkar kanan. Pukul 09.02 WIB tubrukan terjadi di bagian haluan kanan KM. MARINA NUSANTARA, Nakhoda memeriksa kerusakan dan mengangkat jangkar untuk melanjutkan pelayaran ke pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

b. TK. CB. 1211/TB. BAMARA-6SA.

TK. CB. 1211 yang digandeng TB. BAMARA-6SA berlayar dari Kelanis (Kalimantan Tengah) yang akan menuju Taboneo (P. Laut). Draft F: 5.590 A:5.710. Dan muatan batubara sebanyak 13.107 M/T.

Pukul 13.35 WIB TB. BAMARA 6SA digandeng TB. PATIH-III sebagai asist langsung menuju outhou bouy, dalam perjalanan ke outhou bouy TK. CB. 1211 kandas. TB. BAMARA 6SA dan TB. PATIH III berusaha menarik namun TK. CB.1211 tidak bisa bergerak, saat itu KM. MARINA NUSANTARA lewat dan terjadi tubrukan. Saat kejadian kecepatan angin 5,48 knot, kecepatan arus 1 knot. Kerusakan pada TK. CB. 1211 pengatur rantai (kanan) terlepas dan side board kanan depan penyok ± 50 cm, tubrukan pada posisi :

$$\begin{array}{l} 3^{\circ} 34' 86'' \text{ S} \\ 114^{\circ} 29' 15'' \text{ E.} \end{array}$$

c. TB. PATIH-III.

- 1) Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 02.20 WITA TB. PATIH-III bergerak mengambil pandu di pelabuhan Trisakti, pukul 03.15 WITA Pandu di kapal dan kapal menuju TB. BAMARA 6SA pukul 03.35 WITA, TB. PATIH pasang tali di TB. BAMARA-6SA dan langsung menuju bouy 9-10.
Saat menarik TB. PATIH III melihat 3 TK mengalami problem sehingga alur tertutup, yang menutup alur adalah :
TB. PATIH-II yang menggandeng TB. PM.202 dan tongkang
TB. PATIH-I yang menggandeng TB. PATIH besar II.
Keduanya mengalami kegagalan dan terlihat 2 buah kapal penumpang masuk mendekati bouy No.9A dan 10. Alur saat itu tertutup oleh 3 tongkang dan TB. PATIH-II.
- 2) Melihat keadaan tersebut Nakhoda TB. PATIH-III mengambil inisiatif melepas tali TB. BAMARA 6SA untuk menuju TB. PATIH-II dan langsung ditarik, selanjutnya menuju TB. PATIH-I dan keduanya ditarik ke tempat yang aman oleh TB. PATIH-III. Kapal penumpang KM. KUMALA lewat dengan aman dan sewaktu KM. MARINA NUSANTARA lewat menubruk TK. CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA. Cuaca saat itu angin Timur (lemah), laut tenang, arus ke arah Tenggara.

Pendapat Mahkamah pelayaran tentang kapal, dokumen, surat surat kapal dan awak kapal. (Analisa ringkasan awal kejadian).

Tanggal 3 Mei 2008 pukul 04.00 WIB pukul 08.06 WIB kapal bergerak masuk dengan pandu di atas kapal, saat melintang bouy di No.9A dan No.10 Pandu berkomunikasi dengan kapal-kapal yang akan ke luar dan memutuskan untuk berpapasan kanan-kanan dengan TB.BAMARA-6SA Ex Pro Gress Saber yang sedang menarik TK.CB.1211 yang saat itu berada di posisi sero-sero.

KM. MARINA NUSANTARA saat berbelok ke kiri dan berpapasan dengan TB. BAMARA 6SA yang menggandeng TK. CB.1211 dan berada di posisi di tengah alur .

KM. MARINA NUSANTARA mengurangi kecepatan dan stop mesin kanan 2 (dua) mesin mundur penuh, Tanggal 3 Mei 2008 Pukul 09.02 WIB tubrukan terjadi. Akibat tubrukan tersebut bagian haluan kanan KM. MARINA NUSANTARA mengalami kerusakan pada pisang-pisang haluan sebelah kanan robek (4 meter), tangki depan berlobang (40 x 40 cm), tangki Bow Truster berlobang (10 cm).

Selanjutnya Nakhoda memeriksa kerusakan dan kapal mengangkat jangkar untuk melanjutkan pelayaran ke pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

a. KM. MARINA NUSANTARA

1. Kondisi.

- a) Struktur kapal sesuai peruntukannya, diklasifikasikan dan tidak melebihi daya angkut.
- b) Mesin dan peralatan berfungsi dengan baik.
- c) Muatan tidak melebihi kapasitas kapal dan penumpang Pilot berada dikapal dan berkomunikasi dengan jelas.
- d) ABK kapal berijazah dengan jumlah memadai, cukup berpengalaman, memahami karakteristik kapalnya.
- e) Dokumen dan surat kapal lengkap dan valid.

2. Kondisi.

- a) Ada kapal lainnya (Tunda dan Tongkang) berada di tengah alur.
- b) Kondisi sedang air pasang dan pasang masih naik saat itu baru mencapai (1,5 - 1,7 dm), kecepatan arus (2 - 3 knot)
- c) Kondisi alur navigasi cukup terbatas bagi kapal yang keluar masuk sehingga pelayaran diatur melebihi Surat Keputusan untuk dipatuhi pemakai alur.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa dalam pelayaran rutinnnya dan kondisi alur masuk pada saat itu Nakhoda dan Pandu di kapal KM. MARINA NUSANTARA telah bertindak sesuai prosedur dengan berkomunikasi dan memasuki alur pada jam yang tepat, saat air mulai pasang sesuai kondisi draft kapalnya.

b. TB. BAMARA-6SA yang menarik TK. CB- 1211

(Analisa ringkasan awal kejadian)

IMO No. 9131656, Bendera Indonesia, Type kapal Tunda/Towing Tug, daerah pelayaran Kawasan Indonesia (coastal voyage) GT : 240, Klasifikasi BKI – ABS, Pemilik PT. Batuan Abadi Lines, President Marine (PTE) LTD Singapore Jumlah crew kapal 6 (enam orang/ sertifikat, jumlah crew kapal saat kejadian 10 orang. Tongkang dan Tunda berlayar dari Kelanis (Kalimantan Tengah) yang akan menuju Taboneo (P. Laut) dengan membawa muatan batubara sebanyak 13.107 M/T.

Pukul 13.35 WIB TB. BAMARA 6SA digandeng TB. PATIH-III sebagai assist langsung menuju bouy luar, dalam perjalanan ke bouy luar TK. CB. 1211 kandas.

TB. BAMARA 6SA dan TB. PATIH III berusaha menarik namun TK. CB.1211 tidak bisa bergerak, pada saat itu KM. MARINA NUSANTARA lewat dan terjadi tubrukan.

Kapal bertubrukan dengan KM. MARINA NUSANTARA yang selanjutnya dapat meneruskan pelayaran ke pelabuhan tujuan.

Kerusakan pada TK. CB. 1211, pada pengatur rantai kanan terlepas dan side board kanan depan penyok ± 50 cm.

Tubrukan terjadi pada posisi : $3^{\circ} 34' 86''$ S/ $114^{\circ} 29' 15''$ E.

Dari kapal, awak kapal dan dokumen surat kapal.

1. Kondisi,

- a) Struktur kapal sesuai peruntukannya, diklasifikasikan.
- b) Dokumen dan surat kapal lengkap dan valid.
- c) Kapal Tunda bermesin 2 x 1200 pk dan berawak.
- d) Pilot tidak berada dikapal.
- e) ABK kapal berijazah dengan jumlah memadai.
- f) Kesalahan manusia dalam pemuatan yang berlebihan

2. Kondisi,

- a) Arus dan pasang yang belum memadai untuk dilewati.
- b) Navigasi yang terbatas.
- c) Tug boat operation yang menyimpang dari tugasnya dengan mengambil keputusan yang tidak tepat karena menganggap operasional rutin oleh tunda asist-nya.
- d) Arus dan pasang yang belum memadai untuk dilewati navigasi yang terbatas dan tug boat operation yang menyimpang.
- e) Mengambil keputusan yang tidak tepat karena dianggap operasional rutin oleh tunda asist-nya.

TK. CB.1211 tidak berawak.

1. Kondisi,

- a) Struktur kapal sesuai peruntukannya, diklasifikasikan.
- b) Dokumen dan surat kapal lengkap dan valid.
- c) Tongkang tidak bermesin dan tidak berawak.
- d) Muatan melebihi kapasitas daya angkut kapal.
- e) Pilot tidak berada di kapal.
- f) Kesalahan manusia dalam pemuatan yang berlebihan

2. Kondisi,

- a) Arus dan pasang yang belum memadai untuk dilewati.
- b) Navigasi yang terbatas.
- c) Tug boat operation yang menyimpang dari tugasnya dengan mengambil keputusan yang tidak tepat karena menganggap operasional routine oleh tunda assist-nya.
- d) Arus dan pasang yang belum memadai untuk dilewati navigasi yang terbatas dan tug boat operation yang menyimpang.
- e) Kesalahan manusia dalam mengambil keputusan
- f) Kesalahan manusia dalam pemuatan yang berlebihan

3. Dalam peristiwa tubrukan ini, Majelis Mahkamah Pelayaran menetapkan Tersangkut dan Saksi-saksi sebagai berikut :

a. KM. MARINA NUSANTARA

- 1) Tersangkut : Nakhoda La Oma Djaadi
- 2) Saksi-saksi : a. KKM Rosidin
b. Mualim III Mintarno
c. Jurumudi Puryono
d. Pandu No.100 Temmy KR Silooy

b. TB. BAMARA 6SA

- 1) Tersangkut : Nakhoda Paulus Mansyur
- 2) Saksi-saksi : a. KKM Arief Widiyanto
b. Mualim I Marlin Madone
c. Jurumudi Usman
d. Pandu No.76 Nanang Husni Thamrin

c. TB. PATIH- III

- Saksi : Nakhoda Johanis L. Lumintang
- Saksi Ahli : Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan
Indonesia III Cabang Banjarmasin
Julius B. Wawolumaja.

- B. Keterangan yang diberikan Tersangkut, Saksi-saksi dan Saksi Ahli dihadapan sidang pemeriksaan pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran pada tanggal 28 dan 29 Oktober 2008 di Banjarmasin adalah sebagai berikut :

Dalam upaya untuk memperoleh keterangan lebih lanjut sehubungan dengan tubrukan KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB.1211 yang ditarik oleh TB. BAMARA 6SA di alur pelayaran Sungai Barito Mahkamah Pelayaran memanggil secara patut kepada Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA guna didengar keterangannya di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal di Banjarmasin dan di Jakarta, dengan surat panggilan pertama No. PP.602/169/2/MP.08 tanggal 17 Oktober 2008 dan surat panggilan kedua No.PP.602/188/1/MP.08 tanggal 17 Nopember 2008. Namun yang bersangkutan telah tidak hadir memenuhi panggilan tersebut.

Keterangan yang diberikan Tersangkut, Saksi-saksi dan Saksi Ahli di hadapan sidang pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran pada tanggal 28 dan 29 Oktober 2008 di Banjarmasin adalah sbb:

KM. MARINA NUSANTARA

1. Tersangkut Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA bernama La Oma Djaadi umur 54 tahun .
 - a. Tersangkut Nakhoda lahir di Bandanaira tgl 21 Nopember 1954, beragama Islam, alamat Taman Pondok Jati Blok BJ-7 Geluran-Taman Sidoarjo-JATIM.
 - b. KM. MARINA NUSANTARA yang berlayar dari Surabaya dan berlabuh jangkar di bouy luar pelabuhan Banjarmasin, pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 04.00 WIB kapal bergerak masuk dengan pandu di atas kapal pukul 08.06 WIB. Saat melintang di No.9 dan No.10 berkomunikasi dengan kapal-kapal dan memutuskan untuk berpapasan kanan-kanan dengan TB. BAMARA-6SA yang sedang menarik TK. CB.1211 yang saat itu di posisi zero-zero.
 - c. KM. MARINA NUSANTARA berbelok ke kiri dan berpapasan dengan TB. BAMARA 6SA yang sedang menggandeng TK. CB.1211 dan berada di posisi as tengah alur.
 - d. KM. MARINA NUSANTARA mengurangi kecepatan dan stop mesin kanan 2 (dua) mesin mundur penuh dan membuang jangkar kanan. Pukul 09.02 WIB tubrukan terjadi di bagian haluan kanan.
 - e. KM. MARINA NUSANTARA memeriksa kerusakan dan mengangkat jangkar untuk melanjutkan pelayaran ke pelabuhan Trisakti Banjarmasin.
2. Saksi KKM, KM. MARINA NUSANTARA bernama Rasidin Sobari berumur 52 tahun dibawah sumpah.
 - a. Saksi lahir di Banyumas tanggal 9 Oktober 1956, agama Islam, alamat desa Kantili Rt. 05/Rw.03 No. 17 Kecamatan Impiuh, Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah.
Pendidikan umum STM, ijazah tahun 1976 di Semarang, pendidikan kepelautan ATT-III, ijazah tahun 2001 di Semarang.
Pengalaman berlayar :
 - 1) Cadet Mesin di KM. GEMBIRA tahun 1978 -1999
 - 2) Masinis III di KM. MARINE PASIFIC-III tahun 1980 - 1983
 - 3) Masinis I di KM. PULAU SUMATRA tahun 1983 -1985
 - 4) KKM di KM. JARKU tahun 1986 - 1977
 - 5) KKM di KM. FILOOS tahun 1997 - 1996
 - 6) KKM di KM. ARMADA INDAH tahun 1998 - 2001
 - 7) Masinis I di KM. MABUHAY NUSANTARA tahun 2002 - 2004
 - 8) KKM di KM. MARINA NUSANTARA tahun 2004 - 2008
 - 9) KKM di KM. MABUHAY NUSANTARA tahun 2008 - sekarang.
 - b. Saksi menyatakan bahwa pada saat terjadi tubrukan sedang berada di kamar mesin untuk mengawasi pelaksanaan operasional mesin induk dan mesin bantu lainnya yang dalam kondisi olah gerak sesuai permintaan dari anjungan. Selama olah gerak kondisi permesinan dalam keadaan baik dan biasanya normal.

- c. Waktu terjadi tubrukan terasa di kamar mesin pada pukul 10.02 WITA dan anjungan minta stop mesin dan kemudian mundur penuh dengan 2 (dua) mesin induk I dan II kira-kira 3 menit dan stop kembali selanjutnya stand by di kamar mesin menunggu perintah selanjutnya.
- d. KM. MARINA NUSANTARA mempunyai 2 (dua) buah mesin induk merk Makita/Jepang dengan daya 2 x 4500 PK dan 2 (dua) mesin bantu merk Daihatsu dengan daya 2 x 573 KW, berfungsi dengan baik.
Kapal juga dilengkapi dengan Bow thruster, tapi sudah lama tidak difungsikan karena tenaga listrik yang tersedia tidak cukup untuk mengoperasikan Bow thruster.
3. Saksi Mualim III KM. MARINA NUSANTARA Mintarno, dibawah sumpah.
- a. Setelah kapal hibob jangkar kapal bergerak masuk alur sungai Barito, pada belokan boui No.9 dan bouy No. 10 kapal masih aman, saksi berada di haluan bersama empat ABK.
- b. Di anjungan ada Nakhoda, Pandu, Mualim I, Markonis dan Jurumudi. Sebelum kejadian tubrukan, dari anjungan ada perintah untuk labuh jangkar.
4. Saksi Jurumudi KM. MARINA NUSANTARA Puryono, dibawah sumpah.
- a. Yang dapat saya ingat bahwa kapal masuk pukul 08.45 pagi dan pandu naik di kapal, kapal dalam komando pandu dan Nakhoda, kapal belok kanan antara bui No.9 dan 10, saya mendengar komunikasi dengan TB. BAMARA 6SA yang akan berpapasan kanan-kanan.
- b. Kemudian pandu perintah belok kiri dengan haluan 085°, pada saat yang sama saya melihat TB. BAMARA 6SA dan TK.CB.1211 berada di tengah alur.
- c. Pada pukul 10.02 LT terjadi tubrukan antara haluan kapal KM. MARINA NUSANTARA dengan buritan TK. CB. 1211.
5. Saksi Pandu No.100 Sdr. Temmy Kristop Regulus Silooy, Pandu KM. MARINA NUSANTARA berumur 37 tahun dibawah sumpah.
- a. Saksi lahir di Amahusu Sulawesi Utara, 30 Juli 1971, beragama Kristen Protestan, alamat Jl, Sutoyo 5 No.28 Rt.002/Rw. 002/000 Kelurahan Teluk Dalam Kecamatan Banjarmasin Tengah Banjarmasin.
Pendidikan umum SMA Kristen tamat tahun 1990 di Ambon, pendidikan kepelautan ANT-II tahun 2000 di Jakarta.
- Pengalaman berlayar :
- 1) Tahun 1995-1977 sebagai Mualim II di MT. KERTA TUJUH
 - 2) Tahun 2001 sebagai Mualim III di MT. JAYA 88
 - 3) Tahun 2001-2002 sebagai Mualim I di MT. MIRI GLORY
 - 4) Tahun 2002-2003 sebagai Mualim I di MT. PAN OIL- 9
 - 5) Tahun 2003-2004 sebagai Mualim II di MT. JEPOY-I

- b. Saksi naik di kapal KM. MARINA NUSANTARA tanggal 3 Mei 2008 pukul 08.06 WITA, haluan kapal antara 028°-030°.
Pukul 09.40 WITA melintang bouy 9/10 kecepatan diatur untuk belok kanan, sebelumnya sudah ada komunikasi dengan TB. BAMARA 6SA, sementara posisi TK. CB.1211 di tengah alur, info dari TB. BAMARA 6SA akan ditarik ke Selatan, komunikasi dengan TB. BAMARA 6SA untuk pasing kanan-kanan, KM. MARINA NUSANTARA posisi ikut arus, KM. MARINA NUSANTARA cekar kiri untuk siap melewati TK.CB.1211, KM. KUMALA sedang proses untuk melewati TB. BAMARA dan TK. CB.1211, KM. KUMALA sudah melewati TB. BAMARA 6SA dan TK.CB.1211, KM. MARINA NUSANTARA ada di belakang KM. KUMALA dan siap-siap untuk melewati TB. BAMARA 6SA dan TK. CB.1211.
TK. CB.1211 kandas di tengah alur, KM. MARINA NUSANTARA maju pelan sekali posisi ikut arus dan hanyut ke batas Utara alur dan sudah berusaha untuk menghindari tubrukan dengan kemudi cekar kiri, mesin kiri mundur/mesin kanan maju dan buang jangkar untuk mengurangi laju, tapi kemudi tidak main ke kiri karena kapal sudah ada di batas alur dan akhirnya terjadi tubrukan dengan TK. CB.1211.
Nakhoda memerintahkan crew kapal untuk memeriksa kerusakan, dan info ke Pandu kapal aman untuk melanjutkan perjalanan ke Trisakti.

TB. BAMARA 6SA

1. Tersangkut Nakhoda, TB. BAMARA 6SA, bernama Paulus Mansur.
 - a. TK. CB. 1211 yang digandeng TB. BAMARA-6SA berlayar dari Kelanis (Kalimantan Tengah) yang akan menuju Taboneo (P. Laut).
Draft F:5.790 A:5.710. Dan muatan batubara sebanyak 13.107 M/T.
 - b. Pukul 13.35 WIB TB. BAMARA 6SA digandeng TB. PATIH-III sebagai assist langsung menuju outhou bouy dalam perjalanan ke outhou bouy TK. CB. 1211 kandas.
 - c. TB. BAMARA 6SA dan TB. PATIH III berusaha menarik namun TK. CB.1211 tidak bisa bergerak saat itu KM. MARINA NUSANTARA lewat dan terjadi tubrukan. Saat kejadian kecepatan angin 5 knot arus 1 knot.
 - d. Kerusakan pada TK. CB. 1211 pengatur rantai (kanan) terlepas dan side board kanan depan penyok ± 50 cm, tubrukan pada posisi : 3° 34' 86" S/114° 29' 15" E.
2. Saksi KKM TB. BAMARA 6SA bernama Arief Widiyanto umur 41 tahun dibawah sumpah :
 - a. Saksi lahir di Rembang tanggal 12 April 1967, agama Islam, alamat Jl. Singosari 8 No.2 Rt. 02/Rw 04 Kelurahan Nusukan, Kecamatan Banjarsari, Kabupaten Surakarta, Jawa Tengah.
Pendidikan umum SMA, ijazah tahun 1987 di Rembang, Pendidikan Kepelautan ATT-I ijazah tahun 2001 di Semarang.
Pengalaman berlayar :
 - 1) Masinis III di TB. POE 2410 tahun 2003 - 2004
 - 2) Masinis II di TB. BAMARA 5 tahun 2004 - 2006
 - 3) KKM di TB. BAMARA 6SA tahun 2006 - terjadinya tubrukan.

- b. Saat terjadi tubrukan Saksi sedang berada di kamar mesin, tidak merasakan guncangan akibat tubrukan dan baru mengetahui setelah mendapat informasi dari ABK lain.
Saksi mengatakan bahwa handle untuk manuver dilakukan oleh Nakhoda di anjungan dan KKM hanya memeriksa di kamar mesin jika ada kemacetan atau masalah yang menyangkut permesinan.
- c. TB. BAMARA 6SA dilengkapi dengan mesin induk merk Yanmar berdaya 2 x 122PK, yang berfungsi dengan baik.
3. Saksi Mualim I TB. BAMARA 6SA, bernama Marlin Madone, dibawah sumpah.
- Memuat kalteng, maksimum 6 feet 10 inci.
 - Memuat berdasar kebiasaan, draft kapal dalam keadaan tidak kelihatan/terendam.
 - Bola-bola dipasang.
 - Membantu Capt. Mengisi log book.
4. Saksi Jurumudi TB. BAMARA 6SA bernama Usman berumur 35 tahun dibawah sumpah.
- Saksi lahir di Sabe Sulawesi Selatan tanggal 1 Juli 1973, beragama Islam alamat di Jl. HKSJ Komplek Kebon Jeruk Rt.021 Rw. 004 Kelurahan Kuin Utara Banjarmasin.
 - Pendidikan umum SMA tamat tahun 1990 di Palopo Sulawesi Selatan ANT-D tahun 2001 di Barombong Sulawesi Selatan.
Pengalaman berlayar :
 - Tahun 2003-2005 sebagai ABK di TB. HENRI
 - Tahun 2007-2008 sebagai ABK di TB. PM.202.
 - Tahun 2008- sampai terjadinya tubrukan sebagai ABK di TB. BAMARA 6SA.
 - Saksi mengatakan di persidangan bahwa pada saat kejadian bertugas sebagai Jurumudi, dan mendengar komunikasi antara Nakhoda dengan KM. MARINA NUSANTARA yang meminta agar TB. BAMARA 6SA ditarik lagi ke kiri.
 - Dan jawaban dari Nakhoda bahwa sudah tidak bisa ditarik lagi tongkang sudah kandas, Nakhoda mengambil alih olah gerak kapal. Ada perintah dari Nakhoda untuk memasang dua bola-bola untuk tanda kapal kandas. Tongkang terkena depan samping kanan.
5. Saksi Pandu No. 76, bernama Husni Thamrin, dibawah sumpah
- Saya mulai memandu pukul 03.15 WITA naik TB. PATIH-III, memasang tali tunda kepada TB. BAMARA 6SA yang menggandeng TK. CB.1211.
Pukul 09.10 WITA TK. CB.1211 kandas di posisi 3°-34'-86"S/114°-29'-15"T, tidak bergerak sama sekali, saat itu TB. PATIH-II memanggil karena posisinya di tengah alur.
Pukul 10.00 WITA kapal KM. MARINA NUSANTARA bertubrukan dengan TK. CB.1211, saat itu TB. PATIH-III sedang membantu TB. PATIH-II yang rusak mesin di alur pelayaran. Draf tongkang saat memandu depan 5,59 meter belakang 5,71 meter.

TB.PATIH III

1. Saksi Nakhoda ,TB. PATIH III, bernama Johannes L.Lumintang
 - a. Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 02.20 WITA TB. PATIH-III bergerak mengambil pandu di pelabuhan Trisakti pukul 03.15 WITA Pandu di kapal dan kapal menuju TB. BAMARA pukul 03.35 WITA, TB. PATIH pasang tali di TB. BAMARA-6SA dan langsung menuju bui 9-10.
 - b. Saat menarik TB. PATIH III melihat 3 TK mengalami problem sehingga alur tertutup yang menutup alur adalah TB. PATIH-II yang menggandeng TB. PM.202 dan TB. PATIH-I yang menggandeng TB. PATIH besar II. Keduanya mengalami kegagalan dan terlihat 2 buah kapal penumpang masuk mendekati bui No.9 dan 10. Alur saat itu tertutup oleh 3 tongkang dan TB. PATIH-II.
 - c. Melihat keadaan tersebut Nakhoda TB. PATIH-III mengambil inisiatif melepas tali TB. BAMARA 6SA untuk menuju TB. PATIH-II dan langsung ditarik, selanjutnya menuju TB. PATIH-I dan keduanya ditarik ke tempat yang aman oleh TB. PATIH-III.
Kedua kapal penumpang melewati tongkang dan TB tersebut yang mengalami masalah. Kapal penumpang I KM. KUMALA lewat dengan aman dan sewaktu KM. MARINA NUSANTARA lewat menabrak TK. CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA.
Cuaca saat itu angin Timur (lemah), laut tenang, arus ke arah Tenggara. Barge bagus tidak akan bisa ditarik.

Saksi –saksi lain :

1. Mengingat Kepala Devisi Kependuan Saudara Julius B. Wawolumaya berhalangan hadir dan digantikan oleh Staf Muda III Pelindo Cabang Banjarmasin umur 50 tahun dibawah sumpah.
 - a. Saksi lahir di Surabaya tanggal 1 Oktober 1958 beragama Katholik alamat Jl. Teluk Tiram Darat No.4/Rt.027 Banjarmasin, Pendidikan umum SI Administrasi Niaga , ijazah tahun 2002, di Banjarmasin.
Pendidikan Kepelautan ANT-IV, ijazah tahun 1980 di Makassar.
Pengalaman bekerja sebagai berikut :
 - 1) Pandu Laut 10 tahun di Banjarmasin
 - 2) Pandu Bandar tahun 1985 sampai dengan tahun 2005
 - 3) Staf Muda III PT. Persero Pelabuhan III Cabang Banjarmasin.
 - b. Saksi menyatakan dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal yang diadakan pada tanggal 28 dan 29 Oktober 2008 di Banjarmasin bahwa Alur sungai Barito akan dikembalikan pada semula yaitu lurus dan tidak belok seperti belalai gajah dengan bantuan pemerintah Belanda sedang dikarenakan dengan kedalaman 5,4 LWS sehingga kapal/ tongkang tidak akan kandas lagi pada saat air pasang lebar alur diusahakan paling sempit 100 meter agar kapal-kapal/ tongkang bisa melewati alur sesuai posisinya dengan aman.

- c. Perlunya peningkatan komunikasi antar pandu yang bertugas untuk saling memberi informasi baik mengenai posisi dan haluan masing-masing kapal yang akan silang posisinya, sehingga tidak terjadi salah paham antar pandu maupun Nakhoda kapal.
- d. Penentuan kembali alur pelayaran sungai Barito yang sekarang sudah dangkal dan batas yang boleh dilewati oleh kapal yang draftnya dalam.

C. Pendapat Mahkamah Pelayaran.

Mahkamah Pelayaran atas dasar penelitian secara seksama terhadap berkas yang diterima dan keterangan dalam pemeriksaan pendahuluan, dan terhadap berkas dan keterangan Tersangkut, para Saksi dan Saksi Ahli dalam sidang pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran yang diadakan di Banjarmasin pada tanggal 28 dan 29 Oktober sehubungan dengan tubrukan antara KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB.1211 ditunda oleh TB. BAMARA 6SA diassist oleh TB. PATIH-III pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA di alur pelayaran Sungai Barito Banjarmasin, telah sampai pada pendapat sebagai berikut :

1. Tentang kapal, surat kapal dan awak kapal.

KM. MARINA NUSANTARA eks Rising Star I

Kapal berbendera Indonesia, Trayek Tanjung Perak - Banjarmasin PP, type Pessenger Roro Cargo ship GT 5272, panjang keseluruhan 91,40 meter, klasifikasi BKI dengan nomor register 06922 Tanda Klas untuk Lambung A 100 I L "Ferry" dan tanda klas untuk mesin adalah SM, pemilik PT Prime Eksekutif, tahun pembuatan 1990, lambung baja, mesin penggerak diesel, bahan bakar MFO dan MDO. berbaling-baling ganda dengan motor penggerak utama berupa mesin diesel merk Makita type KSLM. 654 4 tak Kerja Tunggal pada putaran 220 tenaga efektif 2 x 4500 HP.

Pembangunan kapal di galangan Ship Kurashima Taihei Ship Japan, crew 29 (certif), penumpang 918 (certif). Yang berlayar dari Surabaya dan berlabuh jangkar di bui luar pelabuhan Banjarmasin.

TB. BAMARA 6-SA.

IMO No. 9131656, Bendera Indonesia, Type kapal Tunda/Towing Tug, daerah pelayaran Kawasan Indonesia (coastal voyage) GT : 240, Klasifikasi BKI – ABS, Pemilik PT. Batuan Abadi Lines, tahun pembangunan 1995 resident Marine (PTE) LTD Singapore Jumlah crew kapal 6 (enam orang/ sertifikat, jumlah crew kapal saat kejadian 10 orang.

TK. CB.1211

Jenis Tongkang, bendera Indonesia, Pembuatan/Konstruksi : Tahun 2005 di China/Baja, Isi kotor GT, 5,225 Klasifikasi BKI.

Tanda pendaftaran 2007 II.a No.2567/L, Tanda selar GT.5225 No.2904/II.a , Ukuran pokok, Panjang 109,44 m, Lebar 27,50 m, Dalam 6,50 m, Pemilik PT. BATUAH ABADI LINES Banjarmasin.

TB. PATIH-III eks PIUTE.

Jenis Kapal tunda Bendera Indonesia Pembuatan/konstruksi Tahun 1973 di Jepang/Baja, Penggerak utama 2 (dua) buah mesin diesel Daihatsu 8 SDM-26, 4 tak kerja tunggal daya 2 x 1600 HP pada 720 Rpm Isi kotor GT 308, Klas BKI Tanda pendaftaran 2004 II.a No.2283/L Tanda selar GT. 308 No.2624/II.a Ukuran pokok Panjang 29,76 m Lebar 9,00 m Dalam 3,90 m Pemilik PT. BATUAH ABADI LINES Banjarmasin Nakhoda Johanis, N. Lumintang.

2. Tentang cuaca dan keadaan laut.

- a. Menurut Badan Meteorologi dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Klas I Tanjung Priok tanggal 19 Nopember 2008 perihal analisis cuaca pada saat terjadinya tubrukan KM. MARINA NUSANTARA dengan TK. CB.1211 ditunda TB. BAMARA 6SA pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA adalah sebagai berikut :

C u a c a : Berawan
 Arah dan kecepatan angin : Timur Laut 5 – 10 Knot
 Arah dan kecepatan arus : Barat Laut 5 - 15 cm/det
 Tinggi gelombang maximum : Tenggara 0,75 – 1,25 meter

- b. Menurut Buku Kepanduan Bahari Indonesia Jilid II tahun 2000 halaman 23 Bab I tertulis sebagai berikut :

Di laut Jawa mulai dari Selat Sunda sampai Bujur Taka Reway, musim Barat berpengaruh selama empat bulan dan musim Timur selama empat bulan. Musim Timur adalah kuat dan lebih lama dan bila lebih ke Timur jumlah awan dan curah hujan berkurang. Musim Timur pada umumnya lebih tetap daripada musim Barat. Pendinginan sedikit saja di musim Barat ombak dapat cepat berubah dan keadaan yang cerah dapat seketika menjadi buruk dan berkabut di atas laut tanpa ada tanda-tanda sebelumnya.

Kekuatan terbesar dan arah angin musim Barat di bagian Barat dan bagian Timur pada umumnya Barat-Barat Daya, di bagian Tengah sedikit ke Barat dan lebih mengarah sejalan dengan Laut Jawa. Arah angin pada musim Barat adalah Timur Tenggara.

- c. Menurut keterangan para Tersangkut pada umumnya cuaca cerah angin tenang arus pasang.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa keterangan Tersangkut tentang keadaan cuaca di lokasi kejadian dapat diterima.

3. Tentang muatan dan stabilitas kapal.

a. KM. MARINA NUSANTARA

- 1) Berdasarkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan No. PK.650/20/3/Ad-Cob-07 yang dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Cirebon tertanggal 31 Agustus 2007 KM. MARINA NUSANTARA diijinkan untuk mengangkut pelayaran sejumlah 947 orang dengan rincian :

Awak kapal	:	29 orang
Pnp tidur	:	134 orang
Pnp geladak	:	657 orang
Pnp duduk	:	<u>217 orang</u>
Total		947 orang

- 2) Pada pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal di hadapan sidang majelis Tersangkut maupun para Saksi menyatakan bahwa saat kapal bertolak dari pelabuhan Surabaya menuju Pelabuhan Banjarmasin. Pada tanggal 2 Mei 2008 KM. MARINA NUSANTARA memuat penumpang sebanyak 150 orang dan mobil/kendaraan truck dan kendaraan kecil sebanyak 20 truck dan 25 kendaraan kecil. Sedangkan kapasitas muat untuk kendaraan dapat menampung kendaraan campuran sebanyak 60 kendaraan.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa KM. MARINA NUSANTARA bertolak dari pelabuhan Surabaya tujuan Pelabuhan Banjarmasin pada tanggal 2 Mei 2008 tidak melebihi kapasitas muat yang diijinkan.

b. TK. CB.1211

Berdasarkan Surat Ukur Internasional (1969) No.2904/II yang dikeluarkan oleh Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin tertanggal 13 Nopember 2006 bahwa TK.CB.1211 mempunyai ukuran pokok sebagai berikut :

Panjang	:	109,44 meter
Lebar	:	27,50 meter
Dalam	:	6,50 meter

Dengan memperkirakan tebal pelat geladak 15 mm, maka sarat maximum, mesin panas dapat dihitung sebagai berikut :

$$\begin{aligned} H &= 6,50 \text{ m} \\ T &= 0,015 \text{ m} \\ \hline &= 6,515 \text{ m} \end{aligned}$$

Lambung Timbul musim panas 1.010 meter
Sarat maximum 5,5 meter
Block Coefisien untuk tongkang adalah $C_b = 0,90$
Maka Displacement tongkang :
 $109,44 \times 27,50 \times 5,5 \times 0,95 \times 1,025 = 16.118 \text{ ton}$

$$\begin{aligned} \text{Berat Tongkang Kosong} &= W = 0,3 D \\ &= 0,3 \times 16,118 \\ &= 4,835 \text{ ton} \\ \text{Daya muat tongkang} &= D - W \\ &= 16,118 \text{ ton} - 4,835 \text{ ton} = 11,283 \text{ ton.} \end{aligned}$$

Berdasarkan laporan kecelakaan kapal :
Laporan pemanduan Kapal dan keterangan Tersangkut Nakhoda dan para Saksi dalam pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal di hadapan Mahkamah Pelayaran

mengatakan bahwa muatan TK.CB.1211 berupa batubara curah dengan jumlah 13,107 ton.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa muatan TK. CB.1211 pada saat kejadian melebihi dari kapasitas angkut tongkang.

4. Tentang navigasi dan olah gerak.

a. KM. MARINA NUSANTARA

- 1) Kapal bertolak dari Surabaya tanggal 2 Mei 2008 pukul 10.30 LT ke Banjarmasin dengan muatan mobil truk besar 20 unit, tronton 2 unit, truk sedang 7 unit, mobil pribadi 20 unit, penumpang 149 jiwa.
Kapal tiba di ambang luar Sungai Barito tanggal 3 Mei 2008 pukul 05.00 LT, labuh jangkar menunggu air pasang.
Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 09.06 Pandu No 8 naik kapal maju pelan dengan haluan sesuai dengan perintah Tersangkut Nakhoda dengan kecepatan \pm 3 knot.
- 2) MARINA NUSANTARA dalam pelayarannya melewati TB. BAMARA 6SA dan TK. CB.5211 KM. KUMALA berhasil; untuk melewati TK.CB.1211 sementara KM. MARINA NUSANTARA siap-siap untuk belok kiri, haluan 080°, maju pelan.
Pukul 10.10 LT KM. MARINA NUSANTARA cिकार kiri mesin kanan maju pelan, mesin kiri mundur setengah haluan dari 080° sudah bergerak ke kiri 040°, air masih kecil dan sarat dari kapal F:5,1M A:5,0M dan TK.CB.1211 berada/kandas di tengah alur, haluan kapal tidak bisa ke kiri lagi diambil tindakan 2 (dua) mesin mundur setengah dan lego jangkar, haluan masih akan laju tubrukan tidak bisa terelakan lagi terjadilah tubrukan.

b. TK.CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA

- 1) TK. CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA bertolak dari Klanis dengan tujuan ke Pulau Laut, rute yang dilewati adalah salah satunya Sungai Barito TK.CB.1211 memuat batubara dengan draft sarat rata-rata 5,8 meter, TK.CB.1211 dan TB. BAMARA 6SA sampai di pelabuhan Trisakti Banjarmasin pukul 03.15 Pandu O/B di TB. PATIH-I (Pandu No.76).
Pukul 03.35 TB. PATIH-I konek ke TB. BAMARA 6SA dan asisst TB. BAMARA 6SA untuk keluar dari Sungai Barito, TK.CB.1211 dan TB. BAMARA 6SA stop mesin air baru mulai pasang dan 1,5 dan menuju 1,7 akan disebabkan draf/sarat dari TK.CB.1211, 5,8 m sedangkan air pasang belum maksimal, akibatnya TK.CB.1211 kandas di tengah alur/AS dan tidak bisa diatasi ke Selatan oleh TB. BAMARA 6SA sedangkan pada saat itu asisst TB.PATIH-I lepas dari TB. BAMARA 6SA pada pukul 09.25 untuk membantu TB. PATIH-II yang mengalami black out, sebelumnya ijin dulu ke Nakhoda TB. BAMARA 6SA dan Nakhoda TB. BAMARA 6SA setuju.
- 2) TB. BAMARA 6SA sudah tidak bisa menarik lagi TK.CB.1211 ke arah Selatan lagi, haluan sudah kandas dan diinformasikan ke KM. MARINA NUSANTARA bahwa TK. CB.1211 sudah tidak bisa bergerak lagi. Akibat dari hal tersebut KM. MARINA NUSANTARA tidak bisa menghindari TK.CB.1211 yang kandas di alur akhirnya terjadi tubrukan tersebut.

KM. MARINA NUSANTARA

Kapal berangkat dari Surabaya tiba pukul 04.00 WIB di bouy luar pelabuhan Banjarmasin untuk menunggu air pasang pukul 07.45 KM. MARINA NUSANTARA bergerak masuk alur Sungai Barito, dan pukul 08.06 pandu di atas kapal dan berkomunikasi dengan kapal yang akan keluar termasuk TB. BAMARA 6SA dengan kesepakatan berpapasan kanan-kanan.

TK. CB.1211 di tarik TB.Bamara 6SA

Tongkang dimuati muatan batubara dengan jumlah 13.107 M/T di pelabuhan Kelanis (Kalimantan Tengah) untuk tujuan Taboneo (P. Laut) draft kapal depan 5.590 belakang 5.710 kapal berlayar tanggal 1 Mei 2008 pukul 14.00 pelabuhan/pos kerja Kelanis Mekar Putih (Kota Baru).

Tongkang dan Tug boat tiba di pelabuhan Banjarmasin dan berlabuh (di dalam) untuk menunggu air pasang dan melanjutkan perjalanan ke Mekar Putih.

Tongkang tug boat bergerak saat air mulai pasang di alur (pukul 03.15) dan kandas di alur sungai saat air 1,5 m-1,7 m.

Pada saat itu KM. MARINA NUSANTARA lewat dengan draft F: 5,1 A : 5.0 yang membujur ke poros alur/as alur masuk untuk mengolah gerakan kapalnya.

TB. PATIH-III.

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 03.35 TB. PATIH-III pasang tali tunda ke TB. BAMARA 6SA yang menggandeng TK. CB.1211 dan langsung menuju alur.

Pada saat berbelok ke kanan menuju bui No.9 dan No.10 nampak 3 buah tongkang yang sedang mengalami masalah (kandas/ di alur) pelayaran.

Nakhoda TB. PATIH-III melihat TB. PATIH-II dan TB. PATIH-I menghadapi masalah di alur dengan maksud memberi pertolongan maka TB. PATIH-III melepas tali tundanya dengan TB. BAMARA yang sedang menggandeng TK. CB.1211.

TB. PATIH-III berhasil membebaskan TB. PATIH II dan TB. PATIH-I, namun TB. BAMARA dan Tongkang CB. 1211 semakin merewang ke alur yang akan dilewati kapal penumpang.

Dalam kondisi keterbatasan tenaga arus pasang KM. MARINA NUSANTARA lewat dan terjadi tubrukan.

Selanjutnya kapal TB. PATIH-III dan TB. BAMARA 6SA melanjutkan pelayarannya ke Taboneo.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA sudah berusaha dengan sungguh-sungguh untuk menghindari tubrukan, tapi tidak berhasil karena pada saat itu KM. MARINA NUSANTARA berada pada posisi di pinggir alur yang kedalamannya tidak memadai akibat dari kandasnya TK.CB.1211 di as alur, Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA tidak menyiapkan stand by jangkar kiri, sesuai dengan kecakapan pelaut. Nakhoda TB. PATIH-I yang menjadi asisist TB. BAMARA 6SA tidak menyelamatkan terlebih dahulu TK. CB.1211 dan menarik dari tengah alur ke sebelah selatan agar tidak kandas di tengah alur, hal ini terjadi akibat dari sarat TK.CB.1211.

5. Tentang sebab terjadinya tubrukan.

a. **KM. MARINA NUSANTARA.**

KM. MARINA NUSANTARA berangkat dari Surabaya dengan draft F: 5,1M A : 5.0M tiba pukul 04.00 WIB di bouy luar pelabuhan Banjarmasin untuk menunggu air pasang pukul 07.45 KM. MARINA NUSANTARA bergerak masuk alur Sungai Barito, pukul 08.06 pandu di atas kapal dan berkomunikasi dengan kapal yang akan keluar termasuk TB. BAMARA 6SA dengan kesepakatan berpapasan kanan-kanan.

Pukul 09.00 pada saat KM. MARINA NUSANTARA belok kiri kapal melihat TB. BAMARA 6SA dan TK. CB.1211 di posisi as alur pelayaran. Pukul 09.02 kapal tubrukan karena KM. MARINA NUSANTARA tidak ada cukup ruangan untuk mengolah gerak.

b. **TK. CB. 1211 yang digandeng TB. BAMARA 6SA**

TK. CB.1211 dimuati muatan batubara dengan jumlah 13.107 M/T di pelabuhan Kelanis (Kalimantan Tengah) untuk tujuan Taboneo (P. Laut) draft kapal F: 5.590M A: 5.710M. Kapal berlayar tanggal 1 Mei 2008 pukul 14.00 dari pelabuhan/ pos kerja Kelanis untuk tujuan Mekar Putih (Kota Baru). Tongkang dan Tug boat tiba di pelabuhan Banjarmasin dan berlabuh (di dalam) untuk menunggu air pasang dan melanjutkan perjalanan ke Mekar Putih. Tongkang tug boat bergerak saat air mulai pasang di alur (pukul 03.15) , tanpa menyadari bahwa air pasang belum maksimal untuk draft kapalnya dan kandas di alur sungai saat air 1,5 m-1,7 m.

Pada saat itu KM. MARINA NUSANTARA lewat dengan draft F: 5,1 A : 5.0 yang membujur membutuhkan poros alur/ as alur masuk untuk mengolah gerakan kapalnya.

Tubrukan tidak dapat dielakan lagi dikarenakan ruang olah gerak kapal terbatas oleh posisi kandasnya TK. CB.1211 diporos alur.

Pada hari Sabtu tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.00 WITA pada posisi : 03° 34' 86" S/114° 29' 15" T, laju kapal saat itu 0 knot, cuaca cerah, kecepatan angin ± 5 – 8 Tenggara dan arah arus menenggara.

c. **TB. PATIH-III.**

Pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 03.35 TB. PATIH-III sebagai tunda asis memasang tali tunda ke TB. BAMARA 6SA yang menggandeng TK. CB.1211 dan langsung menuju alur, dengan maksud mengejar pasang naik. Namun hal tersebut tidak disadari akan kondisi lokal yang pasanganya belum cukup untuk draft kapalnya, serta tidak diperhitungkan risiko adanya kapal lain dan kapal penumpang yang akan masuk .

Pada saat kapal berbelok ke kanan menuju bui No.9 dan No.10 nampak 3 buah tongkang yang sedang mengalami masalah (kandas/di alur) pelayaran. Nakhoda TB. PATIH-III melihat TB. PATIH-II dan TB. PATIH-I menghadapi masalah di alur, tanpa melihat risiko tunda dan tongkang yang diasisnya, maka TB. PATIH-III melepas tali tundanya dengan TB. BAMARA 6SA yang sedang menggandeng TK. CB.1211.

Sementara TB. PATIH-III berhasil membebaskan TB. PATIH II dan TB. PATIH -I, namun TB. BAMARA 6SA dan TK. CB. 1211 semakin merewang ke as alur yang akan dilewati kapal penumpang, dan semakin kandas. Tug boat Patih III segera kembali ke TK. CB.1211, namun apadaya tongkang tidak bergerak walau dicoba dengan dua tunda.

Dalam kondisi kapal tunda keterbatasan tenaga, dan arus pasang yang belum cukup untuk membebaskan tongkang, KM. MARINA NUSANTARA jenis ferry cargo passenger lewat dan terjadi tubrukan.

Selanjutnya TB. PATIH-III dan TB. BAMARA 6SA memeriksa kerusakan kapalnya dan melanjutkan pelayarannya ke Taboneo.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa tubrukan yang terjadi antara lain sebagai berikut :

- a. Saat bertubrukan, KM. MARINA NUSANTARA tidak cukup ruang untuk mengolah gerak kapalnya, dan TK. CB.1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA kandas di as alur pelayaran dan ditinggalkan oleh tunda asisnya Tunda Patih III.
 - b. Arus dan pasang yang belum memadai untuk dilewati TK. CB.1211 karena draft-nya yang dalam dan tenaga tundanya yang terbatas.
 - c. Lokal kondisi perairan navigasi yang terbatas.
 - d. Tunda asist, yang menyimpang dari tugasnya. dengan mengambil keputusan yang tidak tepat karena menganggap operasional rutin.
 - e. Pemuatan pada tongkang yang berlebihan tanpa melihat kondisi lokal pasang surut yang terbatas waktunya.
 - f. Kesalahan dalam mengambil keputusan pada Nakhoda Kapal tunda dan membiarkan kapal yang diasisnya merewang ke alur pelayaran.
6. Tentang upaya penyelamatan.
- a. Pada tanggal 3 Mei 2008 untuk menghindari tubrukan KM. MARINA NUSANTARA telah berusaha dengan mundur 2 (dua) mesin dan lego jangkar namun tubrukan tetap terjadi pukul 10.02 WITA.
 - b. TB. BAMARA 6SA dan TB. PATIH-III, telah berusaha menarik TK. CB.1211 yang kandas, namun tongkang tetap tidak bergerak karena beban muatan yang berlebih.
 - c. Setelah terlepas dari tubrukan Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA perintahkan Mualim I dan Mualim III memeriksa kerusakan akibat tubrukan yaitu lambung haluan sebelah kanan (forpeak) , yang robek 45 cm x 50 cm dan ruang bowtruster robek ± 40 cm x 4 cm, plat pisang-pisang kanan robek 4 m x 40 cm dan pada posisi lambung robek/ lekuk ± 1,5 m di atas air.
 - d. Setelah dilakukan pemeriksaan terhadap lambung kapal, pada pukul 10.35 LT KM. MARINA NUSANTARA hibob jangkar dan meneruskan perjalanan ke pelabuhan Trisakti-Banjarmasin untuk menurunkan penumpang dan

membongkar muatan dan kemudian dilakukan perbaikan terhadap kerusakan akibat dari tubrukan tersebut sehingga kapal kembali laik untuk berlayar.

- e. Selanjutnya TB. PATIH-III dan TB. BAMARA 6SA memeriksa kerusakan kapalnya dan melanjutkan pelayarannya ke Taboneo.
- f. Dalam kecelakaan ini tidak terdapat korban manusia.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa upaya penyelamatan setelah terjadi tubrukan dan yang dilakukan Tersangkut Nakhoda dapat diterima.

7. Tentang kesalahan dan atau kelalaian

Dalam hubungan kecelakaan tentang tubrukan KM. MARINA NUSANTARA dan TK.CB. 1211 yang ditarik TB. BAMARA 6SA dan di-asist TB. PATIH-III di alur sungai Barito, pada posisi $03^{\circ} 34' 06'' S/144^{\circ} 29' 14'' E$.

Pendapat Mahkamah Pelayaran bahwa :

KM. MARINA NUSANTARA.

- a. Tersangkut Nakhoda kurang mencermati kondisi air yang sedang pasang pada saat kapalnya harus belok sehingga kemudi kurang berfungsi.
- b. Tersangkut Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA kurang melakukan antisipasi terhadap kemungkinan yang akan terjadi selama dalam pelayaran rutinnya.

TB. BAMARA 6 SA dan TK. CB-1211.

- a. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA, kurang mencermati dan memperhitungkan kondisi dan aturan tertib berlayar setempat yang berkait dengan pasang surut dan kedalaman perairan sehingga hal ini melanggar Ketentuan Adpel No. OK.112/1/IX/AD.BJM.2008 tanggal 31 Januari 2008. Tersangkut Nakhoda TB.BAMARA 6SA membiarkan tunda asisnya TB. PATIH III melepas tali gandengannya sementara Kapal Tongkang masih dalam posisi kandas.
- b. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA tidak menindak lanjuti komunikasi dari Pandu di kapal KM. MARINA NUSANTARA yang memanggil saat akan memasuki alur pelayaran.
- c. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA melanggar aturan keselamatan kapal dengan muatan tongkangnya, sehingga draft melebihi ambang batas muat atau draft plimsol mark terendam.
- d. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA tidak merespon terhadap kondisi tongkangnya dan membiarkan Pandu dan TB. PATIH-III selaku assistnya meninggalkan tunda dan tongkang yang dipandu dalam kondisi sarat muatan. Kapal terbatas olah geraknya dan ditinggalkan pada saat alur sedang ramai dilalui kapal-kapal dan tongkang batubara.

Dengan demikian Tersangkut Nakhoda bertindak tidak sesuai dengan kewajiban dan kecakapan seorang pelaut sebagaimana diatur dalam Pasal 342, Pasal 343, dan Pasal 534 KUHD, dan perbuatannya telah memenuhi unsur Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD.

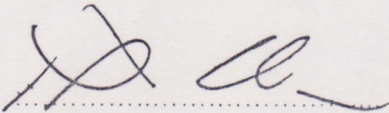
D. Putusan


Atas dasar kenyataan-kenyataan tersebut di atas, berdasarkan pasal 373a KUHD dan pasal 18 (b) Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dengan mempertimbangkan hal-hal yang meringankan dan memberatkan, Mahkamah Pelayaran :

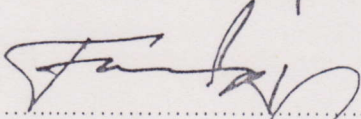
MEMUTUSKAN :

- I. Menyatakan bahwa tubrukan antara TK. CB. 1211 yang digandeng TB. BAMARA 6SA dan di-asis TB. PATIH-III di alur pelayaran sungai Barito pada tanggal 3 Mei 2008 pukul 10.02 WITA disebabkan kurang cermatnya Tersangkut Nakhoda Tunda TB. BAMARA 6SA dalam mencermati keselamatan dan keamanan ketika akan ke luar alur pelayaran dan berpapasan dengan kapal FERRY PASSENGER KM. MARINA NUSANTARA.
- II. Menghukum :
 - a. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA Paulus Mansyur memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-III No.6200028790N30402 tanggal 28 Januari 2002 atas nama Paulus Mansyur dikeluarkan di Jakarta, dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Nakhoda di kapal kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 6 (enam) bulan.
 - b. Tersangkut Nakhoda TB. BAMARA 6SA, Paulus Mansyur, sebagai akibat kelalaiannya dan sesuai Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD selanjutnya kepada Pengusaha PT. Batuah Abadi Line daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang dapat diartikan secara materiil menanggung seluruh kerugian akibat tubrukan.
 - c. Tersangkut Nakhoda KM. MARINA NUSANTARA, berumur 54 tahun memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut ANT-III No.6200091582N30302 tanggal 20 Maret 2002 atas nama La Oma Djaadi dikeluarkan di Jakarta, dengan Peringatan.
- III. Putusan ini mulai berlaku sejak Berita Acara Pelaksanaan Putusan Mahkamah Pelayaran dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut diterima oleh terhukum.

Demikian putusan Mahkamah Pelayaran yang dibacakan oleh Ketua Majelis dalam sidang terbuka di Jakarta pada hari Kamis tanggal 19 Desember 2008 dengan dihadiri oleh para Anggota dan Sekretaris, tanpa dihadiri oleh Terhukum.

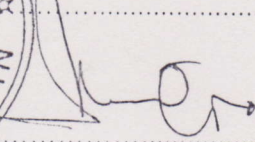
Ketua  Capt. Hari Suharsono

Anggota :  Capt. Tjetjep

Anggota :  Fachri, ATT - I

Anggota :  Ir. Koesbini Laking

Anggota :  Suprijadi, SH

Sekretaris :  Munanto, SH

