

**Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Terhadap Barang
Angkutan Atas Terjadinya Kebakaran Ditinjau Dari
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Eka Putri Ernanda¹, M. Mansur², Ichwal Subagjo³
Universitas Bojonegoro
mochmansursh@gmail.com

Abstrak

Tanggung jawab Nahkoda kapal terhadap barang angkutan atas terjadinya kebakaran ditinjau dari undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Penelitian ini dilatar belakangi oleh banyaknya kebakaran kapal yang terjadi saat ini serta tanggung jawab Nahkoda kapal terhadap barang angkutan atas terjadinya kebakaran ditinjau dari undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran terhadap pihak yang dirugikan. Berdasarkan latar beakang tersebut, skripsi ini mengangkat rumusan masalah sebagai berikut: 1. Bagaimana tanggung jawab Nahkoda kapal terhadap barang angkutan atas terjadinya kebakaran? 2. Apakah Nahkoda kapal dapat lepas dari jerat hukum dalam hal terjadinya kebakaran? Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan, dan konseptual. Pengumpulan bahan hukum melalui studi kepustakaan, dengan bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Selanjutnya bahan hukum dikaji dan dianalisis dengan menggunakan pendekatan pendekatan dalam penelitian untuk menjawab isu hukum dalam penelitian. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab Nahkoda kapal terhadap barang angkutan atas terjadinya kebakaran apabila peristiwa tersebut terjadi karena kesalahan atau kelalaian Nahkoda kapal, maka Nahkoda dapat bertanggungjawab secara pidana dan perdata. Nahkoda kapal dapat lepas dari jerat hukum dalam hal terjadinya kebakaran kapal apabila peristiwa tersebut terjadi di luar kemampuan manusia atau (*force majeure*) sehingga peristiwa tersebut tidak dapat dihindari.

Kata Kunci: Nahkoda kapal, Kebakaran, UU

Abstract

The responsibility of the ship's captain for transported goods for the occurrence of fires is reviewed from law number 17 of 2008 concerning shipping. This research is based on the number of ship fires that are currently occurring and the responsibility of the ship's captain for transportation goods for the occurrence of fires as reviewed from law number 17 of 2008 concerning shipping to the aggrieved party. Based on this background, this thesis raises the following problem formulation: What is the responsibility of the ship's captain for transportation goods for the occurrence of fire? Can the captain of the ship escape the legal snare in the event of a fire? This research is a normative juridical research using a statutory and conceptual approach. The collection of legal materials is through literature studies, with primary, secondary, and tertiary legal materials. Furthermore, legal materials are studied and analyzed using the

approach in the research to answer the legal issues in the research. The results of this study can be concluded that the responsibility of the captain of the ship to the transported goods for the occurrence of a fire if the event occurs due to the fault or negligence of the captain of the ship, then the captain can be held criminally and civilly. The captain of the ship can escape the legal snare in the event of a ship fire if the event occurs beyond human ability or (force majeure) so that the event cannot be avoided.

Keywords: Ship Captain, Fire, Law

Pendahuluan

Laut Indonesia memiliki peran yang sangat penting bagi masyarakat Indonesia yaitu laut menjadi alat pemersatu bangsa, penghubung sumber daya kekuasaan, sarana komunikasi, media pemerintah, dan laut adalah media keamanan atau pertahanan. Transportasi di Indonesia berperan penting untuk memfasilitasi dan meningkatkan perdagangan lokal dan internasional karena dapat membantu memindahkan barang dari produksi ke konsumen sehingga kebutuhan dapat terpenuhi. Memindahkan orang atau barang dari satu lokasi menuju lokasi lain dengan tujuan meningkatkan nilai dan adalah tujuan transportasi. Pengertian angkutan laut adalah kesepakatan bersama antara pengirim dan pengangkut, dimana pengangkut berkomitmen untuk membayar ongkos angkut dan mengkoordinasi pergerakan barang maupun orang secara aman dari satu lokasi ke lokasi lain. Sebelum memulai pengiriman barang melalui laut, pihak-pihak yang bersangkutan, termasuk pengirim dan pengangkut, harus membuat suatu perjanjian angkutan laut yang dibuktikan dengan diterbitkannya konosemen atau bill of lading (Wulansari, 1983).

Saat ini transportasi laut telah mengalami berbagai kemajuan. Kemajuan di bidang alat dan metode pengoperasian yang semakin canggih. Dengan kemajuan transportasi laut dan ketergantungan masyarakat yang semakin besar terhadap kapal semakin sering terjadi kecelakaan transportasi laut. Dalam melakukan pengangkutan barang, tentu ada beberapa bahaya, baik karena sebab faktor alam maupun karena kesalahan manusia, yang dapat menyebabkan produk yang diangkut hilang, rusak, atau musnah, yang dapat menyebabkan penurunan nilai komoditas dan mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang (Sakinah, 2019).

Beberapa hal yang dapat mengakibatkan kecelakaan pada saat menggunakan jalur air, antara lain sebagai berikut: a. Muatan yang berlebihan, dalam menjalankan kapal memiliki kapasitas untuk volume muatan yang dapat diangkut. Akibatnya, nomor pengiriman

manifes harus cocok agar tetap aman. b. Lingkungan haluan kapal secara signifikan dipengaruhi oleh kondisi cuaca. Menurut catatan, ada beberapa kejadian di mana kapal kecelakaan akibat cuaca buruk c. Surface/Track Keamanan perjalanan kapal juga dipengaruhi oleh geografi maritim selain cuaca. Pada saat yang sama, keadaan laut termasuk keberadaan karang, bebatuan, dan gunung es menjadi ancaman untuk menggagalkan jalur kapal (Anantyo, 2012). Menentukan lokasi rute aman yang bisa dilalui kapal sangat penting. d. Keadaan perbaikan kapal keselamatan berlayar juga sangat dipengaruhi oleh kondisi kapal. Kapal harus dalam kondisi baik dan terawat sebelum berlayar. e. Pengetahuan kapten kapal. Kapten yang mengendalikan kapal memainkan peran penting. Keterampilan dan pengalaman kapten menentukan keselamatan pelayaran. Sebelum berlayar, nakhoda harus mengetahui daya dukung kapal. Selain itu, kecepatan pengambilan keputusan kapten dan bagaimana hal itu memengaruhi cara kapal dikemudikan (Hakim et al., 2020).

Kecelakaan kapal seperti kebakaran dapat disebabkan oleh kesalahan manusia selain penyebab situasi di atas. Faktor geografis Negara Indonesia memungkinkan terjadinya cuaca buruk pada waktu-waktu tertentu. Setiap orang yang terlibat dalam kegiatan pelayaran wajib bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan seperti halnya kebakaran kapal. Selain pemerintah, pihak lain yang terlibat dalam pelayaran antara lain: syahbandar, nakhoda, operator kapal, pengusaha pelabuhan, dan UPT.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian hukum normatif yang artinya suatu proses untuk menemukan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum, untuk menjawab isu hukum yang dihadapi dengan meninjau Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*) pendekatan hukum dilaksanakan dengan mengkaji ulang semua undang-undang dan peraturan yang terkait dengan masalah hukum yang sedang ditangani. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*) pendekatan yang bersumber dari keyakinan dan doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dan dapat menjadi landasan untuk menciptakan argumentasi hukum ketika menyikapi persoalan hukum yang dihadapi.

Hasil dan Pembahasan

Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Terhadap Barang Angkutan Atas Terjadinya Kebakaran

Kecelakaan kapal yang sering terjadi di laut menyebabkan kerugian. Seperti halnya peristiwa kebakaran kapal yang menjadi salah satu peristiwa kecelakaan yang terjadi di atas kapal yang dapat menyebabkan kerugian harta benda atau hilangnya nyawa. Kebakaran kapal merupakan peristiwa darurat yang tidak mudah untuk ditangani. Oleh karena itu, pengetahuan dan keterampilan Nakhoda sangat penting untuk menghindari bahaya kebakaran. Kondisi kapal juga menjadi hal penting demi keamanan dan keselamatan seluruh isi yang ada didalam kapal sampai ke tempat tujuan. Untuk itu, keamanan dan keselamatan kapal perlu dijaga dan dilaksanakan dengan baik. Mengenai masalah kebakaran kapal di laut, tentu ada beberapa faktor yang berperan. Hal tersebut dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut.

Diantara faktor-faktor penyebab terjadinya kebakaran kapal, faktor yang disebabkan oleh manusia menjadi salah satu faktor utama terjadinya peristiwa kebakaran kapal. Seorang Nakhoda yang memikul tanggung jawab penuh terhadap keamanan dan kesejahteraan kapal, penumpang, dan barang angkutan selama perjalanan. Dengan demikian, tentunya Nakhoda juga bertanggung jawab atas kebakaran kapal tersebut. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada pasal 1 angka 41 menyatakan bahwa: “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” (SYAHFITRI, 2022).

Dari penegasan itu Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan kapal beserta isinya. Demi keselamatan dan ketertiban selama pelayaran, Nakhoda adalah pemimpin yang memiliki kendali penuh atas seluruh kapal. jadi logikanya seluruh orang yang berada di atas kapal harus mengikuti perintahnya. Selama pelayaran dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan, nakhoda bertugas menjamin keselamatan kapal, awak kapal, dan muatannya.

Oleh karena itu, jika seorang Nakhoda melayarkan kapal tanpa memperhatikan keselamatan kapal dan menimbulkan kebakaran, maka kebakaran tersebut murni menjadi tanggung jawab dari seorang Nakhoda. Dapat dikatakan murni tanggung jawab dari seorang nakhoda karena hal tersebut termasuk tindakan kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda. Hal ini sesuai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa “Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan tanggung jawab Nakhoda

kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Dari penjelasan tersebut terlihat bahwa Nahkoda dalam melayarkan kapalnya dan selama perjalanan kapal mempunyai wewenang dan tanggung jawab yang cukup besar untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan ketertiban agar tidak terjadi peristiwa kecelakaan yaitu kebakaran kapal yang mengakibatkan korban jiwa manusia maupun kerugian material. Nahkoda juga diberikan wewenang melakukan tindakan lain yang berkaitan dengan urusan tersebut asalkan tidak bertentangan dengan aturan dan hukum yang berlaku (Hasrianto, 2021). Nahkoda diperbolehkan mengambil tindakan apabila kehadiran seseorang yang dapat mempertaruhkan keselamatan penumpang, serta keamanan barang di kapal. Dalam peristiwa kebakaran kapal tersebut Nahkoda bertanggung jawab secara pidana dan bertanggung jawab secara perdata.

Nahkoda Kapal Dapat Lepas Dari Jerat Hukum Dalam Hal Terjadinya Kebakaran

Nahkoda memiliki tanggung jawab setiap kecelakaan kapal. Tanggung Jawab seorang nahkoda cukup berat, karena merupakan pemimpin umum dan sebagai pejabat atasan paling tinggi dalam urusan perjalanan kapal. Nahkoda memiliki tanggung jawab atas setiap kecelakaan seperti halnya kebakaran kapal. Ada banyak pasal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mengaturnya. Menurut Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kecelakaan kapal merupakan tanggung jawab nahkoda. Nahkoda bisa lolos dari tanggung jawab itu hanya jika bisa dibuktikan lainnya.

Menurut ketentuan peraturan perundang-undangan, seorang Nahkoda yang mengetahui adanya kecelakaan di kapal mereka harus mengambil tindakan., meminta atau memberi bantuan serta menyampaikan informasi tentang kecelakaan itu kepada pihak lain. Minimal Nahkoda harus memberitahukan kepada Syahbandar pelabuhan terdekat. Nahkoda dapat mengambil tindakan pencegahan ini jika pada awalnya ia mendeteksi kegagalan dalam muatan atau dokumen kapal. Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memberikan hak tolak berlayar kepada Nahkoda jika ia mengetahui atau patut mengetahui kapal tidak memenuhi syarat kelaiklautan. Ia bahkan wajib melakukan pemeriksaan atas kelaiklautan kapal dan melaporkannya ke syahbandar. Pasal 128 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga memuat kewajiban Nahkoda untuk

memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan jika mengetahui kondisi kapal tidak laik jalan (Wibawa & Artadi, 2014).

Alasan tidak terlaksananya kewajiban hukum nahkoda sangat beragam. Hal ini dikarenakan pengawasan terhadap standar keselamatan angkutan laut yang kurang memadai, pengoperasian kapal termasuk dalam faktor internal. Kecelakaan disebabkan oleh faktor internal kapal itu sendiri, yang mempengaruhi keselamatan kapal saat sedang berlayar. Di antara banyaknya kecelakaan kapal di Indonesia, kelebihan muatan atau muatan menjadi penyebab utamanya. Hal ini dikarenakan kurangnya pengawasan dari pihak berwenang. Selain faktor tersebut, juga banyak terjadi kebakaran kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia atau faktor alam, sehingga dibutuhkan nahkoda dan awak kapal yang paham dalam menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia. Nahkoda dapat lepas dari jerat hukum apabila peristiwa kebakaran kapal tersebut terjadi karena peristiwa-peristiwa yang telah terjadi berada di luar kendali manusia atau (*force majeure*) sehingga peristiwa tersebut tidak dapat dihindari. Peristiwa-peristiwa yang mengakibatkan *force majeure* harus terjadi setelah perjanjian dibuat, namun apabila tidak tercapainya pelayanan setelah perjanjian dibuat, maka perjanjian tersebut tidak sah. *Force Majeure* atau keadaan memaksa (*overmacht*) adalah kondisi seseorang yang tidak mencapai kewajibannya kepada pihak yang dirugikan karena kejadian-kejadian di luar kekuasaannya dan yang tidak dapat dihindari. Misalnya karena petir, gempa bumi, kabut, kebocoran bahan bakar, ombak tinggi, dan sebagainya (Badaruddin et al., 2021).

Dengan demikian, yang dimaksudkan untuk menetapkan apakah seseorang Nahkoda dapat dimintai pertanggung jawaban atas apa yang dilakukannya atau apa yang telah diperbuat. Dasar untuk menghukum pembuatnya adalah aturan tidak tertulis yang menyatakan "tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan". Jadi, diterima atau tidaknya seseorang dipidana tergantung pada dua faktor: ada atau tidaknya perbuatan melawan hukum, atau dengan kata lain ada atau tidaknya motif perlawanan hukum; dan ada atau tidaknya kesalahan yang dilakukan oleh pelaku, baik sengaja maupun tidak sengaja. Tidaklah cukup untuk menghukum seseorang ketika undang-undang telah menuntut sebaliknya. Harus tetap ada persyaratan untuk pemidanaan itu, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt/ rasa bersalah seseorang*). Hal ini tergantung pada "apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan, tidak di pidana jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld: actus non facit reum sine mens sir rea*)".

Kesimpulan

Tanggung jawab Nahkoda kapal terhadap barang angkutan atas terjadinya kebakaran sebagaimana tercantum dalam pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Adapun tanggung jawab perdata adalah suatu bentuk pertanggung jawaban yang timbul karena suatu perjanjian atau perjanjian yang timbul dari suatu perbuatan yang dapat menimbulkan kerugian bagi orang lain karena melakukan kesalahan perdata, disebut perbuatan melawan hukum yang meliputi kesalahan, sehingga menimbulkan pertanggungjawaban secara perdata. Maka penuntutan kerugian yang tercipta disandarkan pada ketentuan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, menyatakan bahwa: Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Nahkoda dapat lepas dari jerat hukum apabila peristiwa kebakaran kapal tersebut terjadi di luar kemampuan manusia atau (*force majeure*) sehingga peristiwa tersebut tidak dapat dihindari. Dasar untuk menghukum perbuatan seseorang adalah aturan tidak tertulis yang menyatakan "tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan". Jadi, diterima atau tidaknya seseorang dipidana tergantung pada dua faktor: ada atau tidaknya perbuatan melawan hukum, atau dengan kata lain ada atau tidaknya motif perlawanan hukum; dan ada atau tidaknya kesalahan yang dilakukan oleh pelaku, baik sengaja maupun tidak sengaja. Tidaklah cukup untuk menghukum seseorang ketika undang-undang telah menuntut sebaliknya. Harus tetap ada persyaratan untuk pemidanaan itu, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt/ rasa bersalah seseorang*).

Daftar Pustaka

- Anantyo, S. (2012). Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Diponegoro Law Review*, 1(4), 1–7.
- Badaruddin, B., Renggong, R., & Hasan, Y. A. (2021). Analisis Tanggung Jawab Hukum Nahkoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar. *Indonesian Journal Of Legality Of Law*, 3(2), 79–87. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v3i2.645>Hakim, Rosyid Ridho Al, Setyowisno,

- Pelayaran Terhadap Barang Angkutan Atas Peristiwa Kecelakaan Kapal Ditinjau Dari Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk.212/01/I/Mp.2020). *Penelitian Didaktik Matematika*, 4(2), 82–91.
- Hasrianto. (2021). Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang. *Pertanggungjawaban Nakhoda Pada Peristiwa Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Pelayar*, 1–24.
- Sakinah. (2019). Pertanggungjawaban Atas Kerugian Yang Terjadi Dalam Pengangkutan Di Laut Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Et Societatis*, 8(5), 55.
- Syahfitri, W. (2022). *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nakhoda Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya Km. Sinar Bangun Di Danau Toba Tahun 2018 (Studi Putusan Dengan Nomor Perkara 229/Pid.Sus/2018/Pn Blg). 2018.*
- Wibawa, P. P. A., & Artadi, I. K. (2014). Akibat Hukum Terhadap Debitur Atas Terjadinya Force Majeure (Keadaan Memaksa). *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, 5.
- Wulansari, E. M. (1983). *Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks*. 240.