

Pelaksanaan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal atas Kerusakan Kapal dalam Pengangkutan Penumpang Antar Wilayah Kabupaten Natuna di Pelabuhan Rakyat Midai (Implementation of the Captain's Responsibility for Ship Damage in Passenger Transportation Between Natuna Regency Areas at the Midai Public Port)

Selipi Putri Rezeki¹, Marnia Rani², Irwandi Syahputra³

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Maritim Raja Ali Haji

selpiputri0910@gmail.com



Riwayat Artikel

Diterima pada 12 Agustus 2023

Revisi 1 pada 27 September 2023

Revisi 2 pada 30 September 2023

Disetujui pada 3 Oktober 2023

Abstract

Purpose: There is a problem that occurred in Natuna Regency where a ship experienced engine damage, causing the ship to come to a halt in the middle of the sea and leaving passengers stranded at sea for an extended period. This situation can be hazardous and poses a risk to maritime safety. During disasters such as ship sinking, grounding, or fires, the risk to passenger safety increases. The high demand for facilities and infrastructure in passenger transportation should be a top priority. This research was conducted with the aim of determining the captain's responsibility for passenger safety to prevent any negligence on the part of the skipper.

Methodology/approach: The Normative-Empirical Law research method involves understanding law in terms of norms (rules) and the application of legal rules in actual behavior resulting from the enforcement of legal norms. The captain is required to adhere to all applicable rules and regulations to ensure the ship's navigability, safety of the vessel, passenger safety, and cargo. The skipper is not permitted to embark on a journey unless the ship is adequately equipped and prepared, as referred to in Article 343 of the Criminal Code.

Results/findings: Regarding the implementation of the captain's responsibility for ship damage during passenger transportation within the Natuna Regency area, the captain pays more attention to the operational conditions of the ship to avoid issues related to ship damage. Additionally, the sub-district head of Midai is advised to be more selective in transferring responsibility to the skipper of the KM Fisabilillah 1 ship.

Keywords: Networks, norms, reciprocity, ties, trust

How to Cite: Rezeki, P.S., Rani, M., Syahputra, I. (2023). Pelaksanaan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal atas Kerusakan Kapal dalam Pengangkutan Penumpang Antar Wilayah Kabupaten Natuna di Pelabuhan Rakyat Midai. *Jurnal Studi Ilmu Sosial dan Politik*, 3(2), 81-87.

1. Pendahuluan

Secara geografis, Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil yang berupa daratan dan sebagian besar perairannya terdiri dari laut, sungai, dan danau. Sehingga memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara (Abdukkadir Muhammad, 2021). Kondisi transportasi tiga jalur tersebut mendorong dan menjadi alasan penggunaan alat transportasi modern yang digerakkan secara mekanis. Kabupaten Natuna adalah salah satu kabupaten di Provinsi Kepulauan Riau. Secara geografis Kabupaten Natuna berbatasan dengan Vietnam dan Kamboja di sebelah utara, Kabupaten Bintan di sebelah selatan,

Semenanjung Malaysia dan Kabupaten Bintan di sebelah barat, Malaysia Timur dan Kalimantan Barat di sebelah timur. Kabupaten Natuna mempunyai luas wilayah daratan dan lautan mencapai 264.198,37 Km² dengan luas daratan 2.001,30 km² dan lautan 262.197,07 km². Transportasi laut merupakan urat nadi dan jalur utama untuk angkutan antar pulau keluar dari Kabupaten Natuna, baik sebagai kapal penumpang maupun pengiriman barang. Pasal 1 ayat (32) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah syarat muara terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan mengenai transportasi di laut, pelabuhan, dan lingkungan maritim (Lutfi, 2017). Salah satunya ialah kapal yang mengangkut penumpang antar wilayah kabupaten Natuna dengan tujuan Pulau Midai dan Selat Lampa yang dinaungi oleh pemerintah yang dipegang oleh kecamatan guna untuk mempermudah transportasi masyarakat dalam melintasi setiap wilayah. Dengan nama KM. Fisabilillah 1 dengan jenis GT 26 No 1587/ la.

Pompong sebagai Kapal yang digunakan oleh masyarakat sebagai sarana transportasi penyeberangan antar pulau. Kapal motor kecil (pompong), banyak digunakan oleh masyarakat di kawasan pesisir (hinterland), dimana lewat sarana ini, masyarakat menyeberang dari satu pulau ke pulau lain (Rani & Sucipta, 2019). Terdapat permasalahan yang terjadi di Kabupaten Natuna yang dimana sebuah kapal mengalami kerusakan kapal dikarenakan kerusakan mesin di kapal yang mengakibatkan kapal berhenti di tengah laut yang membuat para penumpang terjebak di tengah laut dalam kurun waktu yang sangat lama. Hal ini dapat membahayakan dan berisiko terhadap keselamatan pelayaran. Saat terjadi musibah seperti kapal tenggelam, kandas atau terbakar, maka semakin besar risiko terhadap keselamatan jiwa penumpang. Tingginya permintaan terhadap sarana dan prasarana dalam mengangkut penumpang seharusnya menjadi prioritas utama. Terkait kasus diatas bahwa kapal tersebut dengan nama KM. Fisabilillah 1 dengan jenis GT 26 No 1587/ la, yang beroperasi antar wilayah Kabupaten Natuna khususnya dari Midai ke Selat Lampa yang menampung muatan penumpang dan barang. Kapal tersebut yang dinaungi oleh Negara yang pengadaanya oleh kantor Perbatasan Kabupaten Natuna yang telah dihibahkan dari kantor Perbatasan ke Kecamatan, yang dipengang oleh Kecamatan Midai yang dipertanggung jawabkan oleh pihak kecamatan. Kerusakan kapal dapat dipertanggung jawabkan perdata yang sebagaimana diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjelaskan segala tentang semua aktivitas yang berkaitan dengan kapal. Sesuai di dalam Pasal 138 ayat (2) yang menjelaskan bahwa sebelum kapal berlayar, nakhoda harus memastikan bahwa kapal memenuhi persyaratan laik laut dan melaporkannya kepada Syahbandar.

Karena itu nakhoda memiliki kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban nakhoda umumnya diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, salah satunya nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya (Yustisia, 2014). Tidak dibenarkan Nakhoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud Pasal 343 KUHD. Keselamatan seluruh penumpang pada umumnya merupakan fungsi dari seluruh awak kapal, terutama nakhoda. Penerapan prosedur anjungan atau prosedur ruang mesin yang benar akan menjamin keselamatan pengoperasian kapal, keselamatan penumpang dan penumpang kapal. Pengontrolan atau pengkoordinasian pergerakan penumpang oleh nakhoda setiap waktu sangatlah penting untuk memastikan mereka merasakan pengalaman pelayaran yang tidak terlupakan dan aman. Keberadaan nakhoda dengan pandu laut di atas sebuah kapal sangat berperan penting dalam menjaga keselamatan berlayar menuju pelabuhan yang dituju, dimana diharapkan nakhoda dapat mewujudkan kondisi keselamatan pelayaran yang aman. Nakhoda mempunyai kekuasaan di atas kapal atas semua penumpang dan barang muatan dimana penumpang diwajibkan untuk mematuhi perintah yang diberikan oleh nakhoda demi keamanan dan keselamatan selama dalam pelayaran.

Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Nakhoda tidak dibenarkan menempuh suatu perjalanan, kecuali

apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud Pasal 343 KUHD. Nakhoda berkedudukan sebagai buruh utama dari perusahaan pengangkutan, dimana nakhoda memegang peran sebagai pimpinan kapal yang pada setiap terjadi peristiwa tertentu, nakhoda wajib bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya. Nakhoda wajib untuk mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal serta keamanan bagi para penumpang dan barang muatannya, selain itu kewajiban umum yang perlu ditaati oleh seorang nakhoda ialah wajib mentaati segala (Padhamara, 2021). Peraturan-peraturan sebagai jaminan terhadap keselamatan kapal pada pelayaran maupun muatannya. Keselamatan kapal pada pelayaran dan muatannya menjadi kewajiban hukum yang dibebankan kepada nakhoda secara pribadi, dimana perintah-perintah dari pengusaha kapal tidak dapat membebaskannya, nakhoda tidak terikat dengan perintah-perintah tersebut jika hal itu bertentangan dengan kewajiban-kewajibannya menurut undang-undang. Berdasarkan fenomena kerusakan kapal sebagaimana yang telah diuraikan maka hal tersebut melatarbelakangi penulis mengangkat masalah dengan judul “Pelaksanaan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Atas Kerusakan Kapal dalam Pengangkutan Penumpang Antar Wilayah Kabupaten Natuna di Pelabuhan Rakyat Midai.”

Berdasarkan latar belakang yang telah dibuat peneliti di atas maka peneliti akan membahas lebih mendalam lagi mengenai tanggung jawab dari Nakhoda itu sendiri, adapun rumusan masalah yang peneliti buat yaitu: bagaimana pelaksanaan tanggung jawab nakhoda kapal atas kerusakan kapal dalam pengangkutan penumpang antar Kabupaten Natuna di Pelabuhan Rakyat Midai. Berdasarkan uraian latar belakang, penelitian ini dibuat bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab nakhoda kapal atas kerusakan kapal dalam pengangkutan penumpang antar Kabupaten Natuna di Pelabuhan Rakyat Midai.

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Teori Tanggung Jawab

Teori yang digunakan ialah teori Tanggung jawab menyatakan bahwa: “seseorang secara hukum pertanggung jawab atas susautu perbuatan tertentu bahwa ia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti ia bertanggung jawab atas perbuatan yang pertentangan (Yuliana, 2022). Lebih lanjut Hans Kelsen mengatakan juga “kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (negligence), dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (culpa), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.”

Selanjutnya Hans Kelsen membagikan mengenai tanggung jawab terdiri dari (Kelsen & oleh Somardi, 2007):

- a. Tanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan sendiri
- b. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain
- c. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena sengaja dan dipikirkan dengan tujuan menimbulkan kerugian
- d. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan

Terdapat dalam kamus hukum tanggung jawab dapat diistilahkan sebagai liability dan responsibility, istilah dari liability menunjukkan pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah dari responsibility menunjukkan lebih kepada pertanggungjawaban politik (Ridwan, 2006). Teori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggung jawab yang lahir dari ketentuan Peraturan Perundang-undangan sehingga teori tanggung jawab dimaknai dalam arti liability (Busyra, 2011). Sebagai suatu konsep yang berkaitan dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggungjawab secara hukum atas segala tindakan yang mungkin

dilakukan terhadap dirinya sanksi sehubungan dengan perbuatan melawan hukum. Penyelenggaraan negara dan pemerintah, tanggung jawab dikaitkan dengan suatu kedudukan yang juga berkaitan dengan kekuasaan, dalam hukum publik wewenang ini adanya kewenangan inilah yang munculkan adanya pertanggungjawaban, sejalan dengan prinsip umum; “geenbevegedheid zonder verantwoordelijkheid; there is no authority without responsibility; la sulhota bila mas-uliyat” (tidak ada kewenangan tanpa tanggungjawaban) (Busyra, 2011). Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (tort liability) dibagi menjadi beberapa teori, yakni (Soekardono, 2002):

- 1) Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (intentional tort liability), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian;
- 2) Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (negligence tort liability), didasarkan pada konsep kesalahan (concept of fault) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (interminglendi);
- 3) Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (strict liability), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

3. Metode Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan penulis adalah jenis penelitian hukum normatif empiris. Menurut Abdulkadir Muhammad hukum normatif empiris (applied law research) merupakan penelitian yang menggunakan studi kasus hukum normatif empiris berupa perilaku hukum (Abdulkadir, 2004). Hukum normatif-empiris merupakan suatu pemahaman hukum dalam arti norma (aturan) dan pelaksanaan aturan hukum dalam perilaku nyata sebagai akibat keberlakuan norma hukum. Perilaku tersebut dapat diobservasi dengan nyata dan merupakan bukti apakah warga telah berperilaku sesuai atau tidak sesuai dengan ketentuan hukum normatif (peraturan perundang-undangan dan dokumen tertulis lainnya) (Muhaimin, 2020). Penelitian hukum normatif-empiris selalu terdapat gabungan dua tahap kajian, yakni tahap pertama, kajian mengenai hukum normatif (peraturan perundang-undangan), atau kontrak yang berlaku, dan tahap yang kedua, kajian hukum empiris berupa penerapan (implementasi) pada peristiwa hukum in concreto guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Penelitian hukum normatif pada hakikatnya mengkaji hukum yang di konsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat, dan menjadi acuan perilaku setiap orang. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji mendefinisikan penelitian hukum normatif, adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka (Soekanto, 2007). Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji menjelaskan, bahwa penelitian hukum empiris atau sosiologis adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti data primer (Soekanto, 2007).

4. Hasil dan Pembahasan

Objek dalam Penelitian ini tentang pelaksanaan tanggungjawab nakhoda kapal atas kerusakan dalam pengangkutan penumpang antar wilayah kabupaten natuna di pelabuhan rakyat midai. Dengan nama Kapal KM. Fisabilillah 1 dengan jenis GT 26 No 1587/1a ini yang merupakan kapal mengangkut penumpang antar wilayah Kabupaten Natuna dengan Tujuan dari Pulau Midai ke Selat Lampa dengan kapasitas penumpang kapal 70 orang, kapal KM. Fisabilillah 1 ini yang berdominan berwarna cream, putih dan merah yang dipegang oleh camat kecamatan midai. Penulis melakukan Lokasi Penelitian di Kecamatan Midai. Kecamatan Midai merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kabupaten Natuna dengan 3 wilayah administratif yang terdiri dari 1 kelurahan dan 2 desa. Secara geografis, Kecamatan Midai berada di titik koordinat 02° 58' 16" - 03° 01' 18" LU (Lintas Utara) dan 107° 44' 50" – 107° 48' 54" BT (Bujur Timur). Sebagian besar wilayah daratan terletak di pesisir pantai dengan ketinggian ± 3 meter dari permukaan laut. Kecamatan Midai berbatasan dengan sebelah utara Kecamatan Suak Midai, sebelah selatan Laut Natuna, sebelah barat Kecamatan Siantan (Kab. Kep. Anambas) dan sebelah timur Kecamatan Suak Midai. Luas wilayah daratan Kecamatan Midai adalah 2.850 Ha, kelurahan sabang barat luas wilayah adalah 1.400 ha sedangkan desa sebelat luas wilayah adalah 750 Ha dan desa air putih luas wilayah adalah 700 Ha.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh penulis bahwa kapal KM. Fisabilillah 1 merupakan kapal yang mengangkut penumpang antar pulau dari pulau midai ke selat lampa yang dinaungi oleh kecamatan. Untuk mengetahui lebih lanjut, penulis mewawancarai camat yaitu Bapak EZ, menyatakan bahwa kapal KM. Fisabilillah 1 ini kecamatan hanya memegang operasional bukan sepenuhnya, operasional yang seperti kerusakan kapal kecamatan menanggung biaya perawatan. Jika terjadi kerusakan kecamatan akan menggantikannya semisalnya mesin harus ganti oli jika kapal sudah tidak layak lagi maka kapal tersebut akan diperbaiki, apabila mengangkut penumpang tidak mengenakan biaya sepeserpun jika ada yang menyarter maka orang tersebut cuma membeli BBM nya saja (RISKA, 2023). Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya (Ilham, 2020). Nakhoda tidak dibenarkan menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah dilengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud Pasal 343 KUHD.

Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena sengaja dan dipikirkan dengan tujuan menimbulkan kerugian (Santosa & Sinaga, 2020). Selain itu, Pelaksanaan Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Atas Kerusakan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Antar Kabupaten Natuna peneliti jawab dengan wawancara bersama Camat Kecamatan Midai yang menyebutkan bahwa: “Kapal KM. Fisabilillah 1 merupakan kapal yang mengangkut penumpang antar pulau dari pulau Midai ke Selat Lampa yang dinaungi oleh kecamatan, yang menyatakan bahwa Kapal KM. Fisabilillah 1 ini Kecamatan hanya memegang oprasional” (Agustina, 2023). Berdasarkan uraian diatas yang membahas tentang oprasional kapal KM. Fisabilillah 1 seperti kelayakan mesin, mengganti oli kapal, serta pengecekan kapal serta melakukan docking (membersihkan badan kapal dibawah garis, memeriksa kerusakan-kerusakan, dilanjutkan memperbaiki kerusakan-kerusakan serta mengecat badan kapal dibawah garis laut) oleh kecamatan midai serta dibantu oleh Nakhoda yang menjalankan kapal KM. Fisabilillah 1 tersebut serta untuk melakukan pengecekan bulanan dalam oprasional kapal dan dilaporkan kepada kantor kecamatan midai. Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Nakhoda tidak dibenarkan menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah dilengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud Pasal 343 KUHD.

Terkaitan pelaksanaan tanggung jawab nakhoda terhadap kerusakan kapal tersebut yang dimana peneliti melakukan wawancara Bersama nakhoda kapal tersebut yang menyebutkan bahwa: “Kapal penumpang tersebut memiliki kapasitas penumpang berjumlah maksimal 70 orang yang beroperasi dari Midai ke Selat Lampa dan tidak dipungut biaya sepeserpun kecuali jika ada yang ingin menyewa kapal tersebut dengan cara hanya mengisi bensin kapal. Selama melakukan pelayaran hingga sampai ke tempat tujuan, seluruh penumpang dan anak buah kapal merupakan tanggung jawab penuh dari nakhoda” (Yuliana, 2022). Uraian diatas yang menjelaskan bahwa tanggung jawab dari kerusakan kapal sesuai dalam penjelasan Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Nakhoda tidak dibenarkan menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah dilengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud Pasal 343 KUHD. Dari halnya saat terjadinya kerusakan kapal tersebut nakhoda hanya memberikan arahan agar tidak panik dan agar tetap tenang supaya keadaan tidak semangkin kondusif, saat terjadinya kerusakan kapal tersebut dengan kurun waktu yang cukup lama sekitaran dua belas jam atau setengah hari mengapung di tengah-tengah laut sambil menunggu pertolongan pada saat terjadi kerusakan kapal penumpang tidak mengetahui siapa yang bertanggung jawab atas kerusakan kapal dan korban tidak mengetahui jika terjadi kerusakan kapal tersebut tanggung jawab dari nakhoda” (RISKA, 2023).

Maka uraian diatas saya kaitkannya dengan teori tanggung jawab berdasarkan hans kelsen yang menyebutkan bahwa “seseorang secara hukum pertanggung jawab atas sesuatu perbuatan tertentu bahwa ia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti ia bertanggung jawab atas perbuatan yang bertentangan” yang dimana nakhoda yang sudah diberikan tanggung jawab terhadap oprasional kapal KM. Fisabilillah 1 tersebut dalam segala pengecekan terhadap oprasional kapal sebelum kapal tersebut dijalankan. Maka hal ini seorang nakhoda bertanggung jawab atas susautu perbuatan tertentu bahwa ia memikul tanggung jawab hukum.

Terdapat juga penjelasan bahwa Selanjutnya Hans Kelsen membagikan mengenai tanggung jawab terdiri dari (Kelsen & oleh Somardi, 2007):

- a. Tanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan sendiri.
- b. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain
- c. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena sengaja dan dipikirkan dengan tujuan menimbulkan kerugian
- d. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan

Uraian diatas terdapat permasalahan tersebut penulis mengaitkan dengan halnya teori Hans Kelsen yang dimana tanggung jawab individu bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan yang dilakukan sendiri, menurut penulis hal ini memiliki keterkaitan yang dimana tanggung jawab dari seorang nakhoda yang diberikan oleh pihak kecamatan dalam mengurus operasional kapal tersebut. Bahwa nakhoda tersebut lalai dalam halnya tanggung jawab apa yang telah dilimpahkan kepada nakhoda untuk melakukan pengecekan mesin operasional kapal. Penjelasan tentang (b) menurut penulis tidak berkaitan antar permasalahan yang penulis teliti, dikarenakan pertanggung kolektif berarti bahwa seseorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh lain, dikarenakan tidak ada pihak lain dalam permasalahan yang penulis teliti hanya berfokus terhadap nakhoda kapal saja. Penjelasan (c) menurut penulis berkaitan karena nakhoda lalai saat kapal belum berlayar nakhoda tidak mengarahkan ABK kapal untuk pengecekan kapal sebelum berlayar, apakah kapal layak untuk diberangkatkan atau tidak maka dari itu pertanggungjawaban yang dilakukan dengan sengaja nakhoda harus mempertanggungjawab atas perbuatannya yang menimbulkan kerugian. Halnya dalam penjelasan tentang peraturan bahwa hal tersebut tidak berkaitan dengan hanya permasalahan terhadap tanggung jawab nakhoda yang penulis bahas dalam unsur tidak sengaja. Sesuai dari penjelasan dari keempat teori pertanggungjawaban maka penulis mengatakan juga dengan hal yang diatur didalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam bagian kesatu yang menjelaskan bahwa pengangkutan di perairan bertanggung jawab terhadap peraturan dan keamanan penumpang/barang yang diangkutnya.

5. Kesimpulan

Kapal adalah transportasi laut yang digunakan sebagai pengangkutan penumpang dan barang. Pelaksanaan tanggung jawab nakhoda kapal atas kerusakan kapal dalam pengangkutan penumpang antar wilayah kabupaten natuna di pelabuhan rakyat midai terdapat bentuk tanggung jawab dari nakhoda, yang dimana nakhoda memberikan tanggung jawab dalam bentuk meminta bantuan melalui radio yang berada di kapal serta menginstruksikan kepada penumpang agar tetap tenang sampai bantuan datang terdapat didalam pertanggungjawaban hukum perdata dengan dasar perbuatan melawan hukum dan wanprestasi adalah ganti rugi yang dimana keselamatan dan keamanan pelayaran adalah sebuah bentuk untuk terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan bahwa nakhoda sudah melaksanakan tanggung jawabnya terhadap penumpang sebagaimana yang diatur dalam kewajiban nakhoda yang diwajibkan menaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan berlayar.

Ucapan Terima Kasih

Saya ucapkan terimakasih kepada kedua orang tua saya, Dosen Pembimbing saya dan teman-teman yang telah membantu saya dalam mengerjakan skripsi ini.

Referensi

- Abdukkadir Muhammad, S. (2021). Hukum Pengangkutan Niaga.
- Abdulkadir, M. (2004). Hukum dan penelitian hukum: Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Agustina, E. (2023). Peran Pemerintah Daerah dalam Perizinan Pertambangan Timah dalam Pelaksanaan Reformasi Birokrasi. *Kajian Ilmiah Hukum dan Kenegaraan*, 2(1), 1-7. doi:10.35912/kihan.v2i1.2254
- Busyra, A. (2011). Corporate Social Responsibility: Dari Voluntary Menjadi Mandatory. *Jakarta: Rajawali Pers*.
- Ilham, R. (2020). *Analisis Pelayanan Transportasi Laut Di Kabupaten Simeulue Ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Analisis Berdasarkan Konsep Islam)*. UPT. PERPUSTAKAAN.
- Kelsen, H., & oleh Somardi, S. D. (2007). General Theory Of Law and State: Teori Umum Hukum dan Negara. *Bee Media, Jakarta*.
- Lutfi, K. R. (2017). Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasca Pemberlakuan Asean Economic Community Dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha:(Studi di Pelabuhan Tanjung Priok). *Jurnal Mahkamah: Kajian Ilmu Hukum Dan Hukum Islam*, 2(2), 235-256.
- Muhaimin, M. (2020). Metode Penelitian Hukum. *Dalam S. Dr. Muhaimin, Metode Penelitian Hukum, Mataram-NTB: Mataram*.
- Padhamara, J. K. T. (2021). Analisis hukum terhadap pelaksanaan tanggung jawab nahkoda terhadap keselamatan penumpang: legal analysis of the implementation of the skilder's responsibility for passenger safety. *Clavia*, 19(3), 229-236.
- Rani, M., & Sucipta, P. R. (2019). Perlindungan Asuransi Terhadap Kapal Pompong Sebagai Alat Pengangkutan Niaga Di Kota Tanjungpinang. *UIR Law Review*, 3, 38-51.
- Ridwan, H. (2006). Hukum administrasi negara.
- RISKA, I. Y. (2023). Peran Aparatur Dinas Pemberdayaan Masyarakat Kota Bandar Lampung Dalam Meningkatkan Kegiatan Bulan Bhakti Gotong Royong Masyarakat.
- Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2020). Peran Tanggung Jawab Nakhoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim*, 20(1), 29-42.
- Soekanto, S. (2007). Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat.
- Soekardono, R. (2002). Abdulkadir Muhammad, Hukum Perusahaan Indonesia. *Citra Aditya Bakti, Bandung*.
- Yuliana, Y. (2022). Peningkatan Daya Saing Bisnis melalui Technopreneurship. *Reviu Akuntansi, Manajemen, dan Bisnis*, 1(2), 103-113. doi:10.35912/rambis.v1i2.556
- Yustisia, T. V. (2014). *KUHD: Kitab Undang-undang Hukum Dagang*: VisiMedia.