

## TINJAUAN HUKUM KECELAKAAN DALAM PERSPEKTIF SARANA BANTU NAVIGASI PELAYANAN

Caroline Veronika, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty  
Universitas Kristen Indonesia, Indonesia.

\* Email untuk Korespondensi: [carolinetobing@gmail.com](mailto:carolinetobing@gmail.com)

---

### ABSTRAK

---

#### Kata kunci:

kecelakaan kapal,  
konsekuensi hukum,  
tanggung jawab hukum

#### Keywords:

ship accidents, legal  
consequences, legal  
liability

Kecelakaan kapal merupakan salah satu risiko utama dalam kegiatan pelayaran. Kecelakaan kapal dapat menyebabkan kerugian materi serta non-materi yang begitu besar, termasuk korban jiwa. Studi berikut memiliki tujuan guna melakukan analisa aspek yang memberi pengaruh kecelakaan kapal serta melakukan penyusunan rekomendasi untuk pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Tingkatan kecelakaan kapal angkutan penumpang di Indonesia sekarang ini masihlah relatif tinggi. Metode penelitian dalam penelitian berikut memakai metode studi hukum normatif, yang melakukan pengkajian aturan Undang-Undang serta literatur hukum untuk menjawab permasalahan hukum. Hasil penelitian ini menunjukkan dalam kasus kecelakaan kapal, tanggung jawab hukum dapat jatuh pada pemilik kapal ataupun pihak lainnya yang berkaitan terhadap kelalaian ataupun kegagalan dalam memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Artikel ini memberikan pemahaman mendalam tentang prosedur hukum yang relevan dan pentingnya penerapan teknologi navigasi untuk mencegah kecelakaan kapal. Kesimpulan dari analisis menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan kapal dan upaya pencegahannya dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat ditingkatkan dengan memastikan klasifikasi alat bantu navigasi dan peran hukum dalam regulasi penggunaannya

*Ship accidents are one of the main risks in shipping activities. Ship accidents can cause enormous material and non-material losses, including casualties. This study aims to analyze the factors that affect ship accidents and compile recommendations for prevention from the aspect of Navigation-Shipping Aids. The rate of passenger ship accidents in Indonesia is currently still quite high. The research method in this study uses the normative legal research method, which examines laws and regulations and legal literature to answer legal problems. The results of this study show that in the case of ship accidents, legal responsibility can fall on the ship owner or other parties related to negligence or failure in maintaining navigation-shipping aids. This article provides an in-depth understanding of relevant legal procedures and the importance of applying navigation technology to prevent ship accidents. The conclusions of the analysis show that the factors affecting ship accidents and their prevention efforts from the aspects of navigation-navigation aids can be improved by ensuring the classification of navigational aids and the role of law in the regulation of their use*

---

*Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).*

*This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.*

---

### PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang mencakup ribuan kepulauan pada sepanjang garis khatulistiwa. Keadaan strategis Indonesia yang bertempat antar dua samudera ialah samudera Pasifik serta Hindia dan ada diantara dua benua ialah Benua Asia serta Australia menjadikan Indonesia menjadi sentral dari kegiatan pelayaran dunia, hingga memiliki posisi serta peranan strategis dalam hubungan antar negara (Pramono, 2021). Indonesia mesti bisa mengambil manfaat potensi SDA kelautan meliputi hayati ataupun non hayati yang begitu melimpah serta memberikan manfaat untuk keberlangsungan kehidupan masyarakat Indonesia. Potensi itu meliputi sumber daya yang didapatkan melalui dasar lautan serta area di

bawahnya, kolom air, serta permukaan laut, meliputi area pesisir serta kepulauan kecil (Maleiku & Nurlela, 2022).

Posisi strategis NKRI berikut wajib bisa dimanfaatkan dengan maksimum menjadi pemodal dasar pembangunan nasional. Untuk penyelenggaraan pembangunan nasional serta perwujudan pengetahuan nasional mesti dibentuk sistem transportasi domestik yang baik untuk menunjang dan menggerakkan gairah pembangunan, memberikan peningkatan mobilitas individu, komoditas serta layanan menolong terbentuknya pola pendistribusian nasional yang kokoh serta dinamis, dan memberikan dukungan perkembangan area serta lebih mengokohkan perkembangan hidup berkehalayak serta bernegara (Oemarsahid et al., 2023; Riyadi et al., 2021).

Kemudian, transportasi pun memiliki peranan menjadi penunjang, serta penggerak untuk perkembangan daerah yang mempunyai potensi sumber daya yang melimpah. Menimbang urgensi serta strategisnya peran transportasi laut yang menguasai kepentingan hidup individu banyak sehingga eksistensinya dikuasai bangsa yang pembinaannya dilaksanakan pemerintahan. Usaha pemerintahan memberikan peningkatan keamanan pelayaran sekarang ini sukar dicapai jikalau tidaklah terdapat usaha yang faktual guna melakukan pengembangan bidang angkutan laut.

Lautan yang berada di antar kepulauan pada area Indonesia bukanlah aspek pemisah, tetapi aspek pemersatu untuk mewujudkan semua daerah Indonesia menjadi satu kesatuan politik, sosial-kebudayaan, perekonomian serta pertahanan-keamanan, yang penerapannya bisa diwujudkan pada aktivitas pelayaran (Burhanuddin, 2015). Kelautan tidaklah bisa dipisahkan melalui daratan, lautan serta daratan adalah satu kesatuan yang utuh. Pelayaran pada Indonesia dikontrol serta diselenggarakan bangsa serta dibina pemerintahan, dengan perwujudan faktor pengaturan, pengontrolan, serta monitoring. Bentuk faktor pengaturan tersebutlah yang dijadikan landasan hukum dilaksanakannya pelayaran. Ketentuan terkait pelayaran dijelaskan pada UU RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Undang-Undang Pelayaran, Pasal 1 angka 1, definisi pelayaran ialah satu kesatuan mekanis yang mencakup transportasi pada laut, kepelabuhanan, serta keamanan, dan perlindungan lingkungan. Berdasarkan definisi itu, bisa dimengerti bahwasanya terdapat dua aktivitas pelayaran, ialah aktivitas angkutan pada perairan serta aktivitas ke pelabuhan. Kemudian dijelaskan pula terkait keamanan serta keselamatan pada pelaksanaan pelayaran.

Pelayaran adalah bagian daripada angkutan laut seperti yang dijelaskan pada Perundang-Undangan Nomor 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran sebagai sesuatu yang begitu strategis untuk pengetahuan nasional dan sebagai fasilitas inti yang mendukung persatuan serta kesatuan nasional (Arsy, 2021; Kadarisman, 2017). Angkutan laut adalah bagian daripada angkutan yang tidaklah bisa terpisahkan melalui bagian melalui fasilitas angkutan yang lain melalui kesanggupan guna menghadapi perubahan ke depannya, memiliki kriteria dikarenakan dapat mengangkut kapasitas yang relatif besar, bisa menghubungkan serta menjangkau area satu dan area yang lain dengan perairan hingga angkutan laut berpotensi besar guna dikembangkan hingga dapat memberikan dorongan pembangunan nasional untuk memberikan peningkatan kemakmuran selaras terhadap UUD 1945.

Pelaksanaan serta peningkatan keamanan pelayaran yang baik selaras erhadap Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 ialah bahwasanya bumi, laut serta keberlimpahan alam yang terdapat di dalamnya dikontrol Bangsa serta dimaksudkan guna seutuhnya kesejahteraan khalayak. Momentum reformasi, saat UU Nomor 5 tahun 1974 diangkat serta diberlakukannya UU Nomor 22 tahun 1999 terkait Otonomi Daerah dan yang sekarang ini sudah direvisi menjadi Perundang-Undangan Nomor 32 tahun 2004 ketika tanggal 15 Oktober 2004. Pada perkembangannya selaras terhadap berjalannya otonomi daerah, kita tidaklah bisa memungkiri bahwasanya pelaksanaan transportasi laut tidak begitu maksimal seperti seharusnya, hingga terhadap prakarsa pemerintahan pusat terkait kebijaksanaan revitalisasi Fasilitas Bantu Navigasi-Pelayaran pada keamanan pelayaran yang diposisikan dalam tiap-tiap kabupaten kota yang terdapat pada tiap Provinsi agar bisa memaksimalkan aktivitas operasional transportasi laut.

Lautan menjadi fasilitas transportasi yang mengaitkan satu lokasi dan lokasi lainnya yang menjadi begitu krusial berdasarkan perekonomian ditinjau melalui sudut pandang perpindahan komoditas serta layanan melalui kapal menjadi peralatan angkut. Walaupun sekarang ini sudah ada beragam moda angkut, angkutan laut melalui kapal laut menjadi sarana utama dikarenakan bisa menjangkau area terpencil serta mengangkut banyak individu ataupun barang (Fatimah, 2019; Pujiastuti & Samekto, 2019). Meskipun demikian, angkutan laut tergolong memiliki risiko tinggi karena banyak perihal yang tidaklah dikehendaki di lautan. Angkutan transportasi kapal melalui fasilitas transportasi dibutuhkan kerangka hukum yang menyeluruh terkait keamanan maritim.

Dengan begitu urgensinya angkutan laut untuk pembangunan nasional serta guna memberikan peningkatan kemakmuran. Mekanis keamanan menjadi aspek krusial yang wajib diberikan perhatian serta menjadi landasan tolak ukur untuk pengambilan ketetapan pada penentuan kelayakan sebuah kapal di dalam

pelayarannya meliputi pelayaran nasional ataupun internasional. Kelaiklautan sebuah kapal bisa ditinjau melalui fasilitas yang berwujud kapal siap dipakai dengan keadaan baik, ataupun berdasarkan segi lainnya semisal berbagai sertifikat kapal yang masihlah aktif, mekanis navigasi, mekanis keamanan ataupun SDM yang ikut serta di dalamnya.

Transportasi laut menjadi satu diantara moda angkut pada perairan wajib dikelola pada sebuah tatanan mekanis angkutan nasional yang terpadukan serta dapat mewujudkan penyediaan layanan angkutan yang selaras terhadap keperluan serta adanya pelayaran fasilitas yang aman, berkapasitas mencukupi, aksesibilitas tinggi, terpadukan, beraturan serta cepat, mudah diraih, tepat pada waktunya, serta efektif (Permatasari, 2022). Hingga diperlukan peranan pemerintahan dalam mengontrol perihal itu, dikarenakan peranan fasilitas laut menguasai kepentingan hidup individu banyak, sehingga eksistensinya dikontrol bangsa yang pembinaannya dilaksanakan pemerintahan. Angkutan laut amat kuat hubungannya terhadap kapal yang menjadi peralatan angkutnya. Kapal pada pemakaiannya wajib diatur pemeriksaannya secara cermat supaya keamanannya sepanjang berlayar bisa terjaga (Hakim, 2019; Santoso et al., 2017).

Keamanan pelayaran wajib mencukupi 2 karakteristik layak, ialah layak berlayar serta melaut. Kemudian, keamanan pelayaran pun mempunyai 2 lingkup kewajiban, kewajiban di daratan melalui penanggung jawab ialah Syahbandar serta tanggung jawab di atas kapal melalui penanggung jawab ialah nahkoda (Rahman et al., 2017).

Ketetapan terkait angkutan laut di antaranya berhubungan terhadap aktivitas navigasi serta perkapalan, lalu lintas laut, angkutan, keamanan pelayaran serta penegakan hukum sudah diatur melalui beragam aturan UU. Meskipun pemerintahan sudah memprogramkan mekanis angkutan yang baik hingga regulasi aturan, tidaklah dipungkiri realitasnya sering terjadi kecelakaan angkutan. Beberapa kejadian kecelakaan kapal ialah karamnya KM Sinar Bangun pada Danau Roba, serta beragam kejadian kecelakaan yang lain. Seringnya kecelakaan kapal yang terjadi, biasanya menampilkan bahwasanya konvensi pelayaran meliputi internasional ataupun nasional tidaklah dipatuhi. Meskipun total kecelakaan kapal yang terjadi relatif tinggi, penanganan kejadian kecelakaan kapal masihlah memiliki sifat administratif serta dokumentatif yang tidaklah menuntaskan masalah melalui keamanan (Hartanto et al., 2021). Diantaranya kecelakaan pada laut sering berulang karena kekeliruan individu (Utomo & Laut, 2017). Kecelakaan di bidang pelayaran sudah banyak memakan korban jiwa, harta, serta tercemarnya lingkungan lautan. Menurut perolehan analisa statistik menampilkan sekitaran 80% melalui kecelakaan pelayaran dikareakan aspek kekeliruan individu. Diantara kekeliruan yang kerap terjadi ialah melalui operasional kapal di mana kapal telah laik laut lagi karena tidaklah melaksanakan perbaikan tiap tahunnya serta kerap ditunda. Kemudian, perawatan navigasi kapal juga tidaklah dipelihara secara baik terlebih sudah tidaklah dapat digunakan lagi namun masihlah saja belum diganti melalui yang terbaru (Efendi & Kurnia, 2019). Sementara itu, keamanan transportasi biasanya adalah wewenang tiap masyarakat Negara. Di balik kecelakaan kapal yang sering terjadi, realitasnya sering juga menimbulkan terdapatnya korban ataupun pihak yang dirugikan menjadi akibat melalui kecelakaan itu.

Kecelakaan kapal merupakan salah satu risiko utama dalam kegiatan pelayaran. Kecelakaan kapal dapat menyebabkan kerugian materi serta non-materi yang begitu besar, termasuk korban jiwa. Tingkatan kecelakaan kapal angkut penumpang pada Indonesia sekarang ini masihlah relatif tinggi. Selama 2019, KNKT memberikan catatan terdapat 399 laporan kecelakaan kapal laut di mana 32% di antaranya mengikutkan kapal penumpang. Total itu, mengalami peningkatan dikomparasikan dengan 2018 di mana institusi itu memberikan catatan 354 laporan kecelakaan di mana 26,5% mengikutkan kapal penumpang. KNKT pun menjelaskan identifikasi masalah keamanan pada angkutan pelayaran yang terjadi ialah dalam angkutan transportasi tradisional mencakup kecelakaan yang mengikutkan kapal angkut penumpang, segi monitoring pada kapal tradisional angkutan penumpang, tata kelola transportasi penumpang melalui kapal tradisional masihlah memiliki risiko tinggi serta penanganan keadaan darurat di atas kapal tidaklah dilaksanakan secara baik.

Keamanan kapal ialah kondisi kapal yang mencukupi prasyarat material, konstruksi awak, mesin serta kelistrikan, kestabilan, penyusunan dan perlengkapan meliputi peralatan penolong serta radio, elektronik kapal, yang ditunjukkan melalui sertifikat sesudah dilaksanakan pemeriksaan serta proses uji Perundang-Undangan Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Permenhub Nomor 20 Tahun 2015 terkait Standar Keselamatan Pelayaran Pasal 1 angka 1, menyampaikan bahwasanya keselamatan pelayaran ialah sebuah kondisi tercukupinya prasyarat keamanan yang berkaitan transportasi pada perairan, kepelabuhanan, serta lingkungan maritim.

Pelayaran pada Indonesia dikontrol serta dilaksanakan bangsa serta dibina pemerintahan, dengan perwujudan segi pengaturan, pengontrolan, serta monitoring. Wujud faktor pengaturan tersebutlah yang menjadi landasan hukum dilaksanakannya pelayaran. Ketetapan terkait pelayaran dijelaskan pada Perundang-Undangan Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran pada Pasal 1 angka 1, definisi pelayaran ialah satu kesatuan mekanis yang mencakup transportasi pada perairan, kepelabuhanan, keamanan, dan pemeliharaan lingkungan maritim. Berdasarkan definisi itu, bisa dimengerti bahwasanya terdapat dua aktivitas pelayaran,

ialah aktivitas transportasi pada perairan serta aktivitas kepelabuhanana. Kemudian dijelaskan pula terkait keamanan pada pelaksanaan pelayaran.

Permasalahan keselamatan angkutan kerap kali menjadi perbincangan hangat pada media massa. Peran keamanan pelayaran pada mekanis angkutan laut adalah perihai yang mutlak diperkirakan, dikarenakan besarnya resiko pelayaran. Untuk mewujudkan keselamatan pelayaran serta keamanan pelayaran, diperlukan peranan seluruh pihak, ialah pemerintah menjadi regulator, pengusaha menjadi operator serta tidaklah tertinggal khalayak menjadi pemakai jasa angkutan laut.

Pada pelaksanaan pelayaran, suatu kapal mempunyai beberapa permasalahan navigasi. Permasalahan navigasi mencakup beragam keadaan semisal iklim buruk, lalu lintas padat, alat navigasi yang tidak begitu mencukupi ataupun minimnya wawasan navigator pada pengoperasian alat navigasi. Keadaan itu bisa mengakibatkan kecelakaan ataupun keadaan darurat pada kapal ialah bertabarkan ataupun karam. Permasalahan tersebut pastinya menjadi atensi utama seluruh awak kapal yang turut serta pada dunia pelayaran ketika bernavigasi untuk menghadapi permasalahan navigasi, perihai tersebut memberikan pengaruh yang begitu besar terlebih terkait keselamatan jiwa di laut. Permasalahan tersebut pastinya menjadi atensi utama seluruh awak kapal yang turut serta pada ranah pelayaran ketika melakukan navigasi saat menghadapi iklim buruk, perihai tersebut memberi pengaruh yang begitu besar permasalahan keselamatan jiwa di lautan.

Sesuai dengan amanah Perundang-Undangan Nomor 17 tahun 2008 terkait Pelayaran navigasi bertanggungjawab untuk memberikan jaminan adanya fasilitas dan terlaksananya program keamanan pelayaran, pasti terdapat saja permasalahan yang muncul, hingga dibentuklah organisasi terkhusus guna menyelesaikan kemaritiman oleh PPB yang disebut IMO organisasi berikut adalah tempat guna menyelesaikan masalah kemaritiman yang terdapat di dunia hingga dikehendaki masa mendatang permasalahan itu bisa diminimalisir, serta diselesaikan secara baik. Karena begitu banyak permasalahan yang ada, IMO mencetuskan beberapa konvensi ialah SOLAS 1974, STCW 1978, MARPOL 1973/1978 serta COLREG 1972, MSC 2010. Beberapa peraturan itu dibentuk supaya tercapai pelayaran yang baik, nyaman serta efektif. Pada sebuah pekerjaan individu selalu memiliki peran terpenting guna keberhasilan pekerjaannya, di dalam dunia pelayaran di mana 2 individu memiliki peran begitu krusial terlebih pada navigasi yang benar saat dalam suatu pelayaran, hingga diatur sebaik mungkin agar keadaan individu berikut bisa tetap dalam keadaan baik serta mempunyai wawasan yang baik agar bisa melaksanakan kewajibannya secara baik. Meskipun demikian, aspek alam serta individu yang lebih dikenali menjadi human error masihlah condong menjadi aspek utama timbulnya kecelakaan pelayaran. Memahami keadaan itu, sehingga diperlukan wawasan serta kewaspadaan oleh seluruh awak kapal terlebih seluruh perwira bagian deck, saat melakukan navigasi ketika menghadapi permasalahan navigasi serta pemakaian alat navigasi guna menghindari suatu kecelakaan. Kelengkapan peralatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran serta kabar iklim yang memadai dan kesanggupan berolah gerak yang maksimal, amat dibutuhkan untuk memberikan dukungan kesanggupan navigasi guna terciptanya suatu pelayaran yang baik.

Penelitian sebelumnya oleh M. Mahir pada tahun 2020, perbedaan studi berikut terhadap studi yang sedang dilaksanakan terletak pada bagaimana tinjauan hukum kecelakaan kapal dalam perspektif sarana bantu Navigasi-Pelayaran serta Apa saja aspek yang dapat memberi pengaruh kecelakaan kapal dan upaya pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (MAHIR, 2020)..

Studi berikut memiliki tujuan guna melakukan analisa aspek yang memberi pengaruh kecelakaan kapal serta melakukan penyusunan rekomendasi untuk pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, serta guna menjelaskan dan menganalisa aspek hukum kecelakaan kapal dalam perspektif ini. Manfaat teoritis dari penelitian ini meliputi pengembangan ilmu hukum transportasi laut, peningkatan pemahaman mengenai aspek yuridis kecelakaan kapal, serta dasar bagi pengembangan peraturan dan kebijakan di bidang transportasi laut. Sedangkan manfaat praktisnya adalah peningkatan keselamatan pelayaran dengan memberikan gambaran faktor penyebab kecelakaan kapal yang dapat digunakan oleh pemerintah dalam penyusunan kebijakan, industri pelayaran dalam meningkatkan standar keselamatan, dan masyarakat untuk meningkatkan kesadaran akan keselamatan pelayaran.

## **METODE**

Metode penelitian dalam penelitian berikut memakai metode studi hukum normatif, yang melakukan pengkajian aturan UU serta literatur hukum untuk menjawab permasalahan hukum. Studi hukum normatif, pun dikenali menjadi studi hukum doctrinal, dikuatkan oleh studi empiris. Sunaryati Hartono menyatakan bahwa studi hukum normatif merupakan aktivitas tiap hari sarjana hukum, yang hanyalah dapat dilaksanakan individu yang telah dididik guna memahami serta menguasai kedisiplinan hukum. Studi ini berbasis kepustakaan, dengan fokus pada analisis bahan hukum primer dan sekunder. Teknik pendekatan yang dipakai

ialah pendekatan aturan UU serta pendekatan konsep, di mana peneliti mengkaji seluruh UU serta peraturan terkait isu hukum yang diteliti. Jenis data yang dipakai ialah data sekunder berupa dokumentasi hukum semisal buku, brosur, serta dokumentasi non-hukum semisal blog serta dokumentasi dari internet. Sumber data meliputi bahan hukum primer dari aturan UU, putusan pengadilan, serta dokumen hukum lainnya; bahan hukum sekunder dari buku teks, artikel ilmiah, serta jurnal hukum; serta bahan hukum tersier seperti kamus hukum serta ensiklopedia hukum. Data dihimpun dengan teknik studi pustaka melalui metode studi dokumentasi, serta dianalisis secara kualitatif berdasarkan norma hukum pada aturan UU serta keputusan pengadilan dan norma-norma pada khalayak.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecelakaan kapal dapat memiliki konsekuensi hukum yang serius. Selain berpotensi menyebabkan kerugian materiil dan nyawa manusia, kecelakaan kapal juga dapat mengakibatkan tuntutan hukum yang meliputi tanggung jawab serta ganti rugi pada pihak yang terlibat. Sehingga, penting untuk memahami konsekuensi hukum yang bisa timbul dari kecelakaan kapal dan melakukan langkah-langkah pencegahan yang efektif untuk menghindari kecelakaan tersebut.

### A. Akibat Hukum Kecelakaan kapal

Dalam melanjutkan penelitian ini, penting untuk melakukan analisis hukum yang mendalam terhadap kecelakaan kapal. Analisis ini mencakup tinjauan terhadap berbagai faktor yang memengaruhi tanggung jawab hukum dalam kecelakaan kapal, baik dari segi peraturan internasional maupun hukum nasional di berbagai yurisdiksi. Dengan demikian, kita dapat memahami lebih jauh bagaimana konsekuensi hukum ditetapkan dan dampaknya terhadap pihak-pihak yang terlibat.

Aktivitas pemerintahan serta pengusaha pada Pelabuhan seperti dijelaskan pada ketentuan Pasal 69 dilaksanakan dengan terpadukan serta terkoordinasikan. Pasal 79 ayat (1) UU Pelayaran menyampaikan bahwasanya aktivitas pemerintah pada Pelabuhan mencakup perihal di bawah ini:

1. Pengontrolan serta pembinaan, serta monitoring aktivitas kepelabuhanan;
2. keselamatan serta keamanan pelayaran; serta
3. kepabeanan;
4. keimigrasian;
5. kekarantinaan.

Pengontrolan serta pembinaan, serta monitoring aktivitas kepelabuhanan dilakukan pelaksanaan pelabuhan seperti ketentuan pada Pasal 80 ayat (3) UU Pelayaran. Aktivitas pada perihal keamanan dilakukan Syahbandar seperti ketentuan pada Pasal 80 ayat (4) UU Pelayaran. Pasal 1 angka 56 UU Pelayaran menyampaikan bahwasanya syahbandar ialah pejabat pemerintahan pada pelabuhan yang diangkat Kemenhub serta mempunyai wewenang paling tinggi guna melaksanakan monitoring terhadap tercukupinya ketentuan UU guna memberikan jaminan keselamatan pelayaran.

Adapun aktivitas pemerintah pada perihal kepabeanan, imigrasi serta karantina dilaksanakan institusi yang memiliki kewenangan menurut ketentuan pada aturan UU seperti dijelaskan pada ketentuan Pasal 80 ayat (4) UU Pelayaran. Setelah itu aktivitas perusahaan dilaksanakan pemerintahan yang bisa bekerjasama bersama Lembaga Usaha Pelabuhan serta individu seperti sudah dijelaskan pada artikel sebelumnya yang memiliki judul "Macam-Macam Usaha Kepelabuhanan". Pada artikel berikut ini dikaji terkait aktivitas pemerintah pada kepelabuhanan pada perihal pengontrolan serta pembinaan, serta monitoring aktivitas kepelabuhanan.

Pasal 81 ayat (1) UU Pelayaran menyampaikan bahwasanya pelaksana pelabuhan yang melakukan aktivitas pemerintahan pada perihal pengontrolan, serta monitoring aktivitas kepelabuhanan ialah mencakup Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan yang kemudian dijabarkan lebih dalam pada subbab di bawah ini:

#### 1. Otoritas Pelabuhan

Pasal 81 ayat (2) Perundang-Undangan Pelayaran menyampaikan bahwasanya Otoritas Pelabuhan diciptakan kepada pelabuhan yang diupayakan dengan komersial. Otoritas Pelabuhan diciptakan serta memiliki tanggung jawab pada Kemenhub seperti ketentuan pada Pasal 82 ayat (1) UU Pelayaran. Kewajiban Otoritas Pelabuhan pada pelaksanaan peran pengaturan, serta monitoring aktivitas kepelabuhanan memiliki kewajiban seperti ketentuan pada Pasal 83 ayat (1) dan ayat (2) UU Pelayaran :

1. Memberikan ketersediaan tempat daratan serta perairan;
2. Memberikan ketersediaan serta menjaga penangkal gelombang, wadah pelabuhan;
3. Memberikan ketersediaan serta pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
4. Memberikan jaminan keselamatan serta ketertiban pada
5. Memberikan jaminan serta pemeliharaan kelestarian area pelabuhan;

6. Melakukan penyusunan RIP, dan DLK<sub>r</sub> serta DLK<sub>p</sub>
7. Menyampaikan tarif agar ditentukan Kementerian, terhadap pemakaian perairan serta daratan, serta sarana pelabuhan yang diberikan Pemerintahan dan layanan kepelabuhanan yang dilaksanakan Otoritas Pelabuhan selaras terhadap ketetapan aturan UU; serta
8. Memberikan jaminan keberlangsungan arus barang.
9. Menjalankan aktivitas penyediaan serta layanan kepelabuhanan yang dibutuhkan pemakai layanan yang belumlah disediakan BUP

Pada pelaksanaan kewajibannya, Otoritas Pelabuhan memiliki kewenangan di bawah ini:

1. Melakukan pengaturan serta pengawasan pemakaian wilayah darat serta perairan;
  2. Melakukan pengawasan pemakaian DLK<sub>r</sub> serta DLK<sub>p</sub>;
  3. Mengontrol lalu lintas kapal luar masuk pelabuhan dengan memandu kapal; serta
  4. Menentukan tolak ukur kinerja operasional layanan kepelabuhanan.
2. Unit Penyelenggara Pelabuhan

Pasal 81 ayat (3) UU Pelayaran menyampaikan bahwasanya Unit Penyelenggara Pelabuhan diciptakan ketika pelabuhan yang belumlah diupayakan dengan komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan bisa berbentuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintahan serta Pemerintahan daerah. Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintahan memiliki tanggung jawab pada Kemenhub, adapun Pemerintahan daerah memiliki tanggung jawab pada Gubernur ataupun Bupati atau Walikota. Kewajiban Unit Penyelenggara Pelabuhan dijelaskan pada ketetapan Pasal 87 UU Pelayaran yang menyampaikan bahwasanya:

1. Memberikan ketersediaan serta pemeliharaan penangkal gelombang, wadah pelabuhan;
2. Memberikan ketersediaan serta pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
3. Memberikan jaminan keselamatan serta ketertiban pada pelabuhan;
4. Memberikan pemeliharaan kelestasian area pada pelabuhan;
5. Melakukan penyusunan RIP, dan DLK<sub>r</sub> serta DLK<sub>p</sub>;
6. Memberikan jaminan berjalannya arus barang; serta
7. Memberikan ketersediaan sarana pelabuhan.

Otoritas Pelabuhan serta Unit Penyelenggara Pelabuhan diciptakan guna satu ataupun beberapa pelabuhan seperti ketetapan pada Pasal 82 ayat (3) UU Pelayaran, yang pada ketetapan penjabarannya menyampaikan bahwasanya 1 Otoritas Pelabuhan serta Unit Penyelenggara Pelabuhan bisa menaungi beberapa *cluster*. Otoritas Pelabuhan serta Unit Penyelenggara Pelabuhan memiliki peran menjadi wakil Pemerintahan guna memberi konsesi, pergudangan, serta penumpukan pada BUP guna melaksanakan aktivitas usaha pada pelabuhan yang dijelaskan pada kesepakatan seperti ketetapan pada Pasal 82 ayat (4) UU Pelayaran.

Pasal 1 angka 30 PP Nomor 61 Tahun 2009 terkait Kepelabuhanan menyampaikan bahwasanya konsesi ialah memberikan wewenang oleh pelaksana pelabuhan pada Badan Usaha Pelabuhan guna melaksanakan aktivitas penyediaan serta layanan kepelabuhanan terkhusus dengan tenggat waktu terkhusus serta kompensasi spesifik. Pada kesepakatan itu paling sedikit berisikan wewenang serta tanggung jawab seluruh pihak, kinerja yang wajib diraih BUP, serta tenggat waktu konsesi seperti ketetapan pada Penjabaran Pasal 82 ayat (4) UU Pelayaran.

Pelabuhan menjadi satu diantara komponen pada pelaksanaan pelayaran, adalah wadah guna melaksanakan layanan kepelabuhanan, penyelenggaraan aktivitas pemerintah serta aktivitas perekonomian yang lain, ditata dengan baik untuk mencapai penyediaan layanan kepelabuhanan selaras terhadap tingkatan keperluan. Pelaksanaan pelabuhan berdasarkan perundang-undangan Pelayaran Tahun 2008 ialah mencakup Otoritas Pelabuhan serta Unit Penyelenggaraan Pelabuhan.

Otoritas Pelabuhan diciptakan kepada pelabuhan yang diupayakan dengan komersial, adapun Unit Penyelenggara Pelabuhan diciptakan kepada pelabuhan yang belumlah diupayakan dengan komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan yang dimaksudkan bisa berwujud Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintahan serta Pemerintahan Daerah. Unit Penyelenggara Pelabuhan diciptakan serta memiliki tanggung jawab pada Kementerian guna Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintahan. Pelabuhan pada Gubernur ataupun Bupati walikota guna Unit Penyelenggara, Pelabuhan Pemerintahan Daerah.

Berdasarkan Permen nomor PP 61 Tahun 2009 dalam paragraf 5 pasal 48 organisasi serta tata kerja penyelenggara pelabuhan ialah :

- 1) Otoritas pelabuhan seperti dimaksudkan pada pasal 42 ayat (1) dikepalai pimpinan yang menaungi paling sedikit tiga elemen, ialah :
  - a) Elemen perancangan serta pembangunan;
  - b) Elemen upaya kepelabuhanan; serta
  - c) Elemen operasi serta monitoring;

- 2) Otoritas pelabuhan diciptakan guna satu (1) ataupun beberapa pelabuhan. Dalam pasal 49 menerangkan :
  1. Unit penyelenggara pelabuhan seperti dimaksudkan pada pasal 44 ayat dikepalai pimpinan yang menaungi paling sedikit tiga elemen, ialah :
    - a) Elemen perancangan serta pembangunan;
    - b) Elemen upaya kepelabuhanan;
    - c) Elemen operasi serta monitrong;
  - 2) Otoritas pelabuhan diciptakan guna satu (1) ataupun beberapa pelabuhan. Dalam pasal 50 menerangkan :

Ketetapan lebih detail terkait struktur organisasi serta tata kerja otoritas pelabuhan serta unit penyelenggara pelabuhan dijelaskan Kementrian sesudah melakukan koordinasi bersama Menteri yang mengatur urusan daya guna petugas Negara.

Selaras terhadap Perundang-Undangan No. 17 tahun 2008 terkait Pelayaran diterangkan bahwsanya Kenavigasian ialah aktivitas yang berhubungan terhadap Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telkompel, serta PBA guna keperluan Keamanan Pelayaran. Guna keperluan keamanan berlayar serta kelancaran lintasan dalam area yang ada bahaya kenavigasian maupun aktivitas pada perairan yang bisa membayakan keamanan berlayar wajib ditentukan area keamanan dan diberikan penanda berwujud Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran selaras ketetapan yang ada dan disiarkan dengna.

Dalam konteks keselamatan pelayaran, penting untuk menetapkan zona keselamatan di daerah-wilaya yang memiliki bahaya kenavigasian atau aktivitas pada perairan yang bisa membahayakan keamanan berlayar. Zona-zona keamanan ini harus ditandai melalui pertanda yang sesuai, seperti Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, selaras dengan ketetapan yang ada. Informasi mengenai zona keselamatan ini juga harus disiarkan dengan SROP dan Berita Pelaut Indonesia untuk memastikan bahwa para pelaut memiliki akses yang memadai terhadap informasi keselamatan terkini.

Kemudian butuh diinformasikan terkait keadaan perairan serta iklim semisal terdapatna badai yang menyebabkan munculnya gelombang besar ataupun arus serta perubahannya. Melalui diterbitkannya aturan terbaru periode 1990 terkait GMDSS, sehingga pengimplementasian seluruh aturan yang berkaitan terhadap interaksi *radiotelegraphy* serta *radiotelephony* dinilai merupakan sebuah kemajuan paling besar pada dunia interaksi Maritim sekarang ini. GMDSS ialah perolehan perkembangan sistem pemberitahuan kondisi bahaya melalui sitem otomatis, bisa dikirim hanyalah melalui menekan tombol, menggantikan peran telegraphy station serta perwira radio hingga bisa memangkas ongkos operasional kapal.

Dalam konteks ini, penerapan peraturan baru yang mengharuskan penggunaan *Global Maritime Distress and Safety Systems* (GMDSS) sejak tahun 1990 dianggap sebagai langkah kemajuan besar dalam komunikasi maritim. GMDSS merupakan sistem yang memungkinkan pemberitahuan keadaan bahaya (distress call) dilakukan secara otomatis dengan menekan tombol, menggantikan fungsi stasiun telegrafi dan radio operator.

Hal ini tidak hanya meningkatkan efisiensi dalam memberikan peringatan keadaan bahaya, tetapi juga dapat menghemat biaya operasi kapal dengan mengurangi kebutuhan akan personel telegraf dan radio yang disediakan secara tradisional. bahwa implementasi GMDSS membawa dampak positif dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan efisiensi operasional kapal.

Namun, perlu dipahami bahwa peraturan terkait komunikasi radiotelegrafi dan radioteleponi tetap penting untuk dipatuhi, meskipun GMDSS telah diperkenalkan. Ini berarti bahwa kapal-kapal masih harus mematuhi peraturan komunikasi maritim yang relevan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sambil memanfaatkan keuntungan teknologi yang diberikan oleh GMDSS.

Teori fundamental pada GMDSS ialah aparat penyelamat di darat, serta kapal yang ada pada sekitaran kapal yang dalam kondisi bahaya memperoleh peringatan lebih awal, hingga bisa lekas melaksanakan koordinasi bersama SAR. Mekanis berikut pun memberikan ketersediaan interaksi yang memiliki sifat lekas dan aman, memberikan ketersediaan informasi keamanan maritim, data navigasi, prediksi iklim, peringatan terhadap iklim buruk serta informasi keamanan yang lain bagi kapal.

Memberikan jaminan tiap kapal bisa melaksanakan peran interaksi yang krusial guna keamanan kapal tersebut serta kapal yang ada pada sekitarnya Aturan berikut menjadi imbuhan SOLAZ 1974 guna interaksi radio, yang ditentukan pada Londing tanggal, 11 Nopember 1988, serta diberlakukan kepada seluruh kapal penumpang serta kapal tipe lainnya ukuran 300 GRT ataupun lebih.

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah sarana keamanan pelayaran yang memastikan kapal guna berlayar secara baik, efektif, menetapkan keadaan kapal, memahami koordinat kapal yang benar serta memahami posisi bahwasanya pada bawah permukaan lautan areah lautan yang luas. Fasilitas Bantu Navigasi-Pelayaran dibutuhkan menjadi pertanda untuk seluruh navigator yang dipakai semenjak terdapatnya pelayarang menyebrangi lautan serta menyusuri pantai untuk melaksanakan aktivitas berniaga

maupun peperangan. GMDSS memungkinkan kapal untuk menerima informasi keamanan maritim, navigasi, iklim, dan peringatan lainnya secara cepat dan aman, sehingga memastikan bahwa tiap kapal bisa melaksanakan peran interaksi yang urgen guna keamanan sendiri serta kapal lain di sekitarnya.

Terhadap peraturan SOLAS 1974, GMDSS ditentukan IMO pada London ketika tanggal 11 November 1988. Peraturan berikut berlaku guna semua kapal penumpang serta kapal dengan ukuran lebih dari 300 GRT (*Gross Register Tonnage*). GMDSS adalah bagian integral dari Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, yang memberikan sarana keselamatan pelayaran dengan menetapkan koordinat kapal, memberikan koordinat yang benar, serta mengidentifikasi bahaya pada bawah permukaan lautan dalam area lautan yang luas.

Fasilitas Bantu Navigasi-Pelayaran merupakan bagian penting dari pelayaran sejak zaman dahulu, membantu navigator dalam melakukan kegiatan pelayaran menyeberangi lautan serta menyusuri pantai untuk aktivitas niaga atau peperangan. Penggunaan Fasilitas Bantu Navigasi-Pelayaran tidaklah sekedar meningkatkan keselamatan pelayaran, namun juga efisiensi dan kepastian dalam navigasi kapal di perairan yang luas dan kompleks.

Dalam konteks kecelakaan kapal, aspek pemulihan dan ganti rugi memegang peran penting dalam menangani konsekuensi hukumnya. Analisis mendalam terhadap peraturan internasional yang mengatur tanggung jawab dan kewajiban perusahaan pelayaran serta pihak terlibat lainnya dapat memberikan wawasan yang komprehensif mengenai kewajiban hukum yang timbul dalam situasi kecelakaan kapal. Selain itu, penting juga untuk mengevaluasi kerangka hukum yang melingkupi proses klaim dan ganti rugi agar dapat memahami lebih dalam prosedur hukum yang relevan.

Tidak hanya itu, dalam rangka memperluas analisis hukum, perlu juga untuk meninjau faktor-faktor khusus yang dapat memengaruhi proses hukum dalam kasus kecelakaan kapal, seperti kondisi cuaca, kesalahan manusia, dan faktor lingkungan. Dengan demikian, kita dapat memahami bagaimana hukum menangani berbagai variabel dalam kasus kecelakaan maritim dan bagaimana hal tersebut memengaruhi pertanggungjawaban hukum pihak-pihak yang terlibat. Melanjutkan eksplorasi aspek hukum terkait kecelakaan kapal dari perspektif sarana bantu navigasi maritim akan memberikan kesempatan untuk mendalami dan memperluas wawasan mengenai keterkaitan antara teknologi navigasi, kecelakaan kapal, dan konsekuensi hukumnya. Dengan fokus pada analisis hukum yang lebih mendalam, kita dapat memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif dan mendasar tentang tantangan serta potensi solusi dalam menangani kecelakaan kapal di masa depan.

## **B. Penyelesaian Hukum terhadap akibat hukum kecelakaan kapal**

Berdasarkan PP No. 5 tahun 2010 terkait Kenavigasian, pasal 4 ayat (1) Pemerintahan memiliki tanggung jawab guna memelihara keamanan pelayaran navigasi. (2) Kewajiban pada pelaksanaan navigasi seperti dijelaskan dalam ayat 1 mencakup Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran nyatanya meliputi pekerjaan yang tidaklah sekedar membutuhkan SDM dengan ketrampilan khusus guna melaksanakannya, namun juga dituntut kewajiban prestasi pekerjaan, bekerjasama, prakarsa, kejujuran, kepatuhan serta tindakan keadaan fisik yang baik pada penyelenggaraannya.

Permasalahan kelancaran, keselamatan adalah hal yang utama dalam pelaksanaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dikarenakan pengaruh yang bisa ditimbulkan melalui sebuah keabaian terhadap aktivitas memandu kapal bisa memberi pengaruh kepada keberlangsungan lalu lintas kapal pada pelabuhan, terlebih juga pada perairan serta lingkungannya. Kewajiban lainnya ialah menolong syahbandar pada kewajiban keamanan pelayaran serta memonitoring dan mengamati alur pelayaran, meliputi pendangkalan ataupun polusi perairan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 80 ayat (1) menyampaikan bahwasanya otoritas pelabuhan memiliki kewajiban yaitu : memberikan ketersediaan area darat serta lautan, memberikan ketersediaan serta pemeliharaan penangkal gelombang, wadah pelabuhan, memberikan ketersediaan serta pemeliharaan fasilitas bantu serta navigasi-pelayaran, memberikan jaminan keselamatan serta ketertiban pelabuhan, melakukan penyusunan RIP dan wilayah lingkungan pekerjaan serta wilayah lingkungan keperluan kepelabuhanan, menyampaikan tarif guna dipusutkan kementerian terhadap pemakaian perairan serta daratan dan.

Pelabuhan yang diberikan layanan kepelabuhanan yang dilaksanakan otoritas pelabuhan melalui ketetapan aturan UU, memberikan jaminan lancarnya arus komoditas pelayaran paling tidak bisa dikarenakan tigas aspek ialah, aspek alam, kelalaian individu, serta aspek yang lain peranan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran begitu krusial pada keselamatan pelayaran dikarenakan kewajibannya yang strategis.

Dalam peraturan terkait kenavigasian tidak disebutkan pertanggungjawaban maupun penyelesaian hukum kecelakaan kapal akibat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Meskipun peraturan mungkin tidak

secara eksplisit menyebutkan pertanggungjawaban atau penyelesaian hukum secara spesifik untuk kecelakaan yang melibatkan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pemilik kapal memiliki tanggung jawab terhadap kecelakaan yang terjadi karena keabaian atau kegagalan dalam memelihara atau menggunakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran secara efektif. Ini berdasarkan prinsip tanggung jawab pemilik kapal terhadap keselamatan kapal dan awaknya.

Jika kecelakaan terjadi karena kelalaian dalam pemeliharaan ataupun penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, maka pihak yang memiliki tanggung jawab terhadap pemeliharaan serta pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dikenai pertanggungjawaban hukum. Ini bisa termasuk operator kapal, perusahaan pelayaran, ataupun pihak lainnya yang memiliki tanggung jawab terhadap Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Jika kecelakaan terjadi karena pelanggaran terhadap standar keselamatan yang diatur dalam peraturan kenavigasian, maka pihak yang melakukan pelanggaran tersebut dapat dikenai pertanggungjawaban hukum. Ini bisa termasuk operator kapal, perusahaan pelayaran, atau pihak lain yang terlibat dalam keputusan terkait Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Tanggung gugat itu memiliki fokus kepada individu ataupun sebuah lembaga hukum guna melaksanakan pembayaran meliputi dengan wujud kompensasi ataupun ganti rugi sesudah adanya sebuah kejadian. Peter Mahmud Marzuki menerangkan terkait makna liability menjadi tanggung guat ialah keadaan individu ataupun lembaga hukum yang dinilai wajib membayarkan sebuah wujud kompensasi sesudah terdapatnya kejadian hukum ataupun perbuatan hukum. Contoh daripada perbuatan itu ialah jika individu wajib membayarkan ganti rugi pada individu lainnya ataupun lembaga hukum lainnya akibat melaksanakan tindakan menyalahi hukum yang menyebabkan kerugian pada individu ataupun lembaga hukum itu, sehingga dari itulah peristilahan tanggung gugat ada pada lingkup hukum perdata.

Sebagaimana jika dari kacamata hukum, bahwa hal tersebut sudah melakukan perbuatan melawan hukum dan harus bertanggungjawab serta mengganti kerugian akibat kesalahan dan/atau kelalaian yang berdasarkan pasal 1365 KUH Perdata:

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”;

Pasal 1365 BW menyatakan bahwa setiap perbuatan yang melanggar atau melawan hukum yang membawa kerugian terhadap orang lain, mewajibkan orang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Syarat- syarat tersebut adalah:

- a) Perbuatan yang menimbulkan kerugian itu bersifat melanggar/melawan hukum (perbuatan melanggar/melawan hukum).
- b) Kerugian itu timbul sebagai akibat perbuatan tersebut (hubungan kausal)
- c) Pelaku tersebut bersalah (kesalahan) dan
- d) Norma yang dilanggar mempunyai “*strekking*” untuk mengelakkan timbulnya kerugian (relativitas)

Pasal ini menyatakan bahwa setiap perbuatan yang melanggar hukum dan menyebabkan kerugian kepada orang lain mengharuskan pelaku untuk mengganti kerugian tersebut. Dalam konteks kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kegagalan atau kelalaian dalam penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pemilik kapal atau pihak yang bertanggung jawab atas penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dianggap bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang timbul.

Pasal 1367 KUH Perdata:

“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”.

Pasal ini menyatakan bahwa pemilik kapal bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kapalnya, kecuali dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut terjadi tanpa kesalahan atau kelalaian dari pihaknya. Dalam konteks kecelakaan kapal yang melibatkan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pemilik kapal mungkin akan dianggap bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut terjadi tanpa kesalahannya.

Bahwa, dalam praktiknya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sudah jelas dalam pengawasan dan tanggungjawab pihak tersebut, akan tetapi kembali lagi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran hanya memiliki fungsi agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal maupun lingkungan sekitarnya. Maka dari itu, sangat jarang jika ada gugat menggugat antara pihak pemilik kapal dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dimenangkan oleh pemilik kapal, yang dimana pemilik kapal sudah mengalami kerugian atas kelalaian jasa tersebut

Pada ilmu hukum terdapat tiga kategori dalam perbuatan melawan hukum, yaitu (Winastri et al., 2017):

- a. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.

- b. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur
- c. kesengajaan maupun kelalaian).
- d. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.

Jika ditinjau dari peraturan yang tertera pada KUHPerduta Indonesia mengenai perbuatan melawan hukum lainnya, sebagaimana juga dengan KUH Perdata.

## KESIMPULAN

Kesimpulan dari analisis menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan kapal dan upaya pencegahannya dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat ditingkatkan dengan memastikan klasifikasi alat bantu navigasi dan peran hukum dalam regulasi penggunaannya. Hal ini penting untuk mengevaluasi efektivitas upaya pencegahan kecelakaan kapal serta memahami tantangan yang terkait dengan implementasi hukum terkait alat bantu navigasi. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran harus mematuhi regulasi dan standar keselamatan yang ditetapkan oleh otoritas maritim yang berwenang, termasuk persyaratan pemeriksaan, perawatan, dan sertifikasi yang berkaitan dengan penggunaan sarana bantu navigasi. Upaya hukum dalam mengatasi kecelakaan kapal dari perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilihat dari Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian. Pasal 4 ayat (1) menyatakan bahwa pemerintah bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran kenavigasian. Pada ayat (2), tanggung jawab dalam penyelenggaraan kenavigasian mencakup Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, yang ternyata memerlukan sumber daya manusia dengan keterampilan khusus. Selain itu, pelaksanaan tanggung jawab ini juga menuntut prestasi kerja, kerjasama, prakarsa, kejujuran, ketaatan, serta kondisi fisik yang prima.

## REFERENSI

- Arsy, M. F. (2021). Kebijakan maritim dalam menunjang keselamatan dan keamanan transportasi laut. *Riset Sains Dan Teknologi Kelautan*, 62–65.
- Burhanuddin, A. I. (2015). *Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Deepublish.
- Efendi, D. R., & Kurnia, M. L. (2019). Peranan Syahbandar dalam Menunjang Keselamatan Pelayaran di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur. *Normative Jurnal Ilmiah Hukum*, 7(2 November), 25–37.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar transportasi*. Myria Publisher.
- Hakim, R. (2019). Analisis Faktor Pendapatan Pada Pelabuhan Umum Tanjung Rebeb Kabupaten Berau: Analisis Faktor Pendapatan Pada Pelabuhan Umum Tanjung Rebeb Kabupaten Berau. *Eco-Build: Economy Bring Ultimate Information All About Development Journal*, 3(1).
- Hartanto, D. R., Ras, A. R., & Wiranto, S. (2021). Transformasi Mahkamah Pelayaran Menjadi Pengadilan Maritim Guna Mewujudkan Keamanan Maritim. *Keamanan Maritim*, 7(1), 28–51.
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 4(2), 177–192.
- Mahir, M. (2020). *Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Dalam Kecelakaan Kapal*.
- Maleiku, M. Y., & Nurlela, M. (2022). Hasil Laut dan Kehidupan Nelayan Pulau Pura Kabupaten Alor Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Kajian Sosial Dan Budaya: Tebar Science*, 6(2), 55–62.
- Oemarsahid, M. R., Putra, G. M., & Pratama, A. (2023). Evaluasi Prosedur Pemulangan Pekerja Migran Indonesia Ilegal Oleh Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia Kepulauan Riau. *Comte: Jurnal Sosial Politik Dan Humaniora*, 1(1), 63–77.
- Permatasari, G. (2022). *Penyelenggaraan Pengiriman Barang Melalui Laut (Studi Pada Pt Samudera Indonesia Tbk Cabang Bandar Lampung)*.
- Pramono, B. (2021). *Penegakan hukum di perairan Indonesia*. Scopindo Media Pustaka.
- Pujiastuti, R. R., & Samekto, P. M. A. (2019). Pemanfaatan transportasi laut untuk meningkatkan pertumbuhan sektor pariwisata. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 19(2), 151–164.
- Rahman, H., Satria, A., Iskandar, B. H., & Soeboer, D. A. (2017). Penentuan faktor dominan penyebab kecelakaan kapal di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 1(3), 277–284.
- Riyadi, S. F., Muzwardi, A., & Darmawan, E. (2021). Tata Kelola Pelabuhan di Indonesia: Studi Kota Tanjungpinang. *KEMUDI: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 6(01), 17–25.
- Santoso, W., Kusuma, A. R., & Utomo, H. S. (2017). Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan-Kalimantan Timur. *Jurnal Administrative Reform*, 1(3), 557–568.

- Utomo, H., & Laut, T. (2017). Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1), 59–60.
- Winastri, R. K., Priyono, E. A., & Hendrawati, D. (2017). Tinjauan Normatif Terhadap Ganti Rugi Dalam Perkara Perbuatan Melawan Hukum Yang Menimbulkan Kerugian Immateriil (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Istimewa Jakarta No. 568/1968. G). *Diponegoro Law Journal*, 6(2), 1–18.