

**TANGGUNG JAWAB PEMILIK KAPAL YANG NAHKODA
KAPALNYA BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(Studi Komparatif Hukum Pelayaran Indonesia dan Singapura)**

Lavi Maghfiroh,¹ Abdul Rokhim,² Ahmad Syaifudin³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jalan Mayjen Haryono No 193 Malang 65144, Telepon (0341) 551932, Fax
(0341) 552249

Email : 22201021064@unisma.ac.id, abdrokhimsda@unisma.ac.id,
ahmad_syaifudin@unisma.ac.id

ABSTRACT

This article analyzes the legal responsibility of ship owners for the actions of ship captains who sail without a Letter of Authorization to Sail (SPB) from the perspective of Indonesian and Singaporean maritime law. The SPB is an important legal instrument for ensuring the safety and security of shipping because it proves that the ship meets seaworthiness requirements. However, in practice, there are still ships that sail without an SPB on the orders or with the knowledge of the ship owner, thereby creating legal risks and endangering the safety of shipping. This study aims to examine the obligations of ship owners and the forms of legal liability if the captain of a ship sails without an SPB. The research method used is normative legal research with a legislative, conceptual, and comparative approach. The results show that Law Number 17 of 2008 concerning Shipping explicitly places the captain as the party directly responsible for fulfilling the SPB obligation as an attributive job responsibility. Conversely, Singapore's shipping law through the Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 explicitly regulates the responsibility of ship owners, including administrative sanctions and fines, if the ship's captain sails without a sailing permit.

Key words: *Liability, Ship Owner, Letter of Authorization to Sail.*

ABSTRAK

Artikel ini menganalisis tanggung jawab hukum pemilik kapal atas tindakan nahkoda kapal yang berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam perspektif hukum pelayaran Indonesia dan Singapura. SPB merupakan instrumen hukum penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran karena membuktikan terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal. Namun, dalam praktik

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Unisma

² Dosen Fakultas Hukum Unisma

³ Dosen Fakultas Hukum Unisma

masih ditemukan kapal yang berlayar tanpa SPB atas perintah atau sepengetahuan pemilik kapal, sehingga menimbulkan risiko hukum dan membahayakan keselamatan pelayaran. Penelitian ini bertujuan mengkaji kewajiban pemilik kapal serta bentuk pertanggungjawaban hukum apabila nahkoda kapal berlayar tanpa SPB. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan komparatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran secara tegas menempatkan nahkoda sebagai pihak yang bertanggung jawab langsung atas pemenuhan kewajiban SPB sebagai tanggung jawab jabatan yang bersifat atributif. Sebaliknya, hukum pelayaran Singapura melalui Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 secara tegas mengatur tanggung jawab pemilik kapal, termasuk sanksi administratif dan denda, apabila nahkoda kapal berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.

Kata kunci : Tanggung Jawab, Pemilik Kapal, Surat Persetujuan Berlayar.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang wilayah daratannya meliputi 13.667 pulau, baik yang berukuran besar maupun kecil. Pulau-pulau tersebut tersebar di wilayah perairan yang sangat luas, yang dibatasi oleh elemen udara dan ruang angkasa.⁴ Kondisi geografis ini menjadikan transportasi laut memiliki peran yang sangat penting sebagai penghubung antar pulau, alat pengangkutan barang dan penumpang, serta sebagai penunjang pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional.

Pelayaran adalah suatu sistem yang mencakup angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tujuan utama penyelenggaraan pelayaran adalah memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan keselamatan dan keamanan, guna mendukung kegiatan perekonomian nasional. Oleh karena itu, aspek keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan elemen fundamental yang wajib dipenuhi oleh seluruh pihak yang terlibat, baik pemerintah sebagai regulator, pemilik kapal sebagai penanggung jawab operasional, maupun nahkoda sebagai pelaksana langsung pelayaran.

⁴ E.Kartini, *Hukum Maritim* (CV.Budi Utama, 2015).

Dalam hukum kemaritiman Indonesia, setiap kapal yang akan berlayar diwajibkan memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Kewajiban ini diatur dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar. Untuk memperoleh surat persetujuan berlayar, kapal yang akan berlayar harus memenuhi sejumlah prasyarat penting, salah satunya adalah kelaiklautan kapal. Sesuai dengan pasal 117 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal berarti kondisi kapal yang memenuhi semua ketentuan keselamatan, upaya pencegahan pencemaran di perairan, pengaturan awal kapal, batas muat dan pemuatan, serta menjamin kesejahteraan awak dan kesehatan penumpang.

Sebelum SPB diterbitkan, Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan dokumen dan kondisi kapal. Apabila ditemukan kekurangan atau pelanggaran terhadap ketentuan yang berlaku, SPB tidak akan diberikan dan nahkoda maupun pemilik kapal diwajibkan untuk melengkapi kekurangan, mengurangi muatan atau penumpang, serta memperbarui dokumen yang telah kedaluwarsa atau tidak berlaku.⁵ Namun, dalam praktiknya masih ditemukan pelanggaran berupa kapal yang tetap berlayar tanpa memiliki SPB yang sah. Salah satu contoh konkret adalah peristiwa terbakarnya kapal wisata KM Carpediem di perairan sekitar Pulau Siaba, Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur pada Februari 2024. Kapal tersebut diketahui berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Meskipun seluruh penumpang dan awak kapal berhasil dievakuasi tanpa korban jiwa, insiden ini menimbulkan kerugian materiil yang signifikan dan memperlihatkan besarnya risiko yang dapat terjadi apabila kapal beroperasi tanpa izin resmi. Kejadian tersebut tidak hanya mengancam keselamatan penumpang, tetapi juga berpotensi menurunkan kepercayaan wisatawan terhadap transportasi laut, khususnya di kawasan pariwisata strategis di Indonesia.⁶ Pelanggaran terhadap kewajiban

⁵Sari.Purnama Julia Rusli, Zaili, 'Pengawasan Syahnbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang Di Pelabuhan Tembilan.', 2014.

⁶ Henry, 'Kapal Wisata Labuan Bajo Kembali Kecelakaan, Wisatawan Diimbau Jangan Naik Kapal Tanpa Izin Berlayar', *Liputan6.Com*, 2024.

memiliki SPB memiliki konsekuensi hukum yang serius. Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa kapal yang berlayar tanpa SPB dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama lima tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00. Selain sanksi pidana, Pasal 254 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mengatur sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin, hingga pencabutan izin.

Dalam sistem hukum pelayaran Indonesia, kedudukan nahkoda menempati posisi yang sangat strategis karena nahkoda adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang-Undangan.⁷ Tanggung jawab tersebut tidak semata-mata lahir dari hubungan keperdataan dengan pemilik kapal, melainkan bersumber langsung dari peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, tanggung jawab nahkoda dalam hal pelayaran tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bersifat atribusi. Kepatuhan terhadap aturan ini bukan hanya untuk menghindari sanksi, tetapi juga untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran pelayaran di perairan Indonesia.⁸ Berbeda dengan Indonesia, Singapura sebagai salah satu negara maritim dengan sistem hukum pelayaran yang ketat telah mengatur secara lebih jelas mengenai kewajiban dan tanggung jawab pemilik kapal. Dalam *Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*, pemilik kapal dapat dikenakan sanksi administratif dan denda apabila kapal berlayar tanpa izin yang sah, termasuk apabila pelanggaran tersebut dilakukan oleh nahkoda. Perbedaan pengaturan ini menarik untuk dikaji lebih lanjut, khususnya dalam rangka memperkuat sistem pertanggungjawaban hukum pemilik kapal di Indonesia.

Perbedaan pengaturan antara Indonesia dan Singapura tersebut menjadi menarik untuk dikaji lebih lanjut, khususnya dalam rangka memperkuat sistem pertanggungjawaban hukum pemilik kapal di Indonesia. Kajian komparatif diharapkan dapat memberikan perspektif baru mengenai standar pengaturan

⁷ Pasal 1 ayat 39 Undang-Undang nomor 66 tahun 2024 tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran,

⁸ Hiskia Lele, 'TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA PELAYARAN (Studi Putusan Nomor : 319 / Pid . B / 2020 / PN Pal)', 12.2 (2024).

tanggung jawab pemilik kapal serta menjadi bahan evaluasi bagi pembaruan hukum pelayaran nasional.

Dalam penulisan penelitian ini, menggunakan pendekatan hukum normatif untuk menganalisis tanggung jawab pemilik kapal yang nahkodanya berlayar tanpa surat persetujuan berlayar (Studi Komparatif Hukum Pelayaran Indonesia dan Singapura). Pendekatan yang diterapkan meliputi pendekatan perundang-undangan, yang mengkaji peraturan pelayaran di Indonesia dan Singapura; pendekatan konseptual untuk menggali teori dan doktrin hukum yang relevan; serta pendekatan komparatif untuk membandingkan regulasi di Indonesia dan Singapura. Sumber bahan hukum yang digunakan mencakup bahan hukum primer seperti undang-undang dan peraturan, bahan hukum sekunder berupa buku dan artikel ilmiah, serta bahan hukum tersier seperti kamus hukum. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka, sementara analisis data menggunakan interpretasi gramatikal dan sistematis. Dengan metode ini, diharapkan penelitian dapat memberikan pemahaman mendalam tentang tanggung jawab hukum pemilik kapal dan berkontribusi pada pengembangan hukum pelayaran di Indonesia.

PEMBAHASAN

Kewajiban Pemilik Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Kewajiban Pemilik Kapal menurut Undang-Undang Otoritas Maritim Pelabuhan Singapura tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*)

Indonesia, sebagai negara kepulauan, memiliki berbagai sumber kekayaan yang berasal dari laut dan darat. Kekayaan alam yang dimiliki Indonesia memiliki potensi besar untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya.⁹ Disamping itu, penting untuk memperhatikan aspek keselamatan dalam pelayaran seperti kewajiban memiliki surat persetujuan berlayar dan kelaiklautan kapal. Kelaiklautan kapal adalah salah satu persyaratan wajib yang harus dipenuhi dalam kegiatan pelayaran

⁹ Rukman Nikawanti, Gia, & Aca, 'Jurnal Kemaritiman : Indonesian Journal of Maritime Ecoliteracy : Membangun Ketahanan Pangan Dari Kekayaan', *Jurnal Kemaritiman*, 2.2722-1946, (2021), 113–22.

untuk menjamin keselamatan dan keamanan diatas kapal.¹⁰ Selain itu pembahasan pengaturan kewajiban pemilik kapal juga memberikan perbandingan dengan negara lain, khususnya Singapura, yang di anggap memiliki standart keselamatan pelayaran yang tinggi. Perbandingan ini penting untuk melihat sejauh mana aturan di Indonesia sejajar dengan standart Internasional. Singapura mengatur kewajiban Pemilik kapal melalui *Merchant Shipping Act* (MSA) dan berbagai perundang-undangan tambahan (*subsidiary legislation*) di bawah *Maritime and Port Authority of Singapore* (MPA). Kewajiban pemilik kapal, Indonesia dan Singapura memiliki peraturan yang menetapkan standar keselamatan dan prosedur yang berbeda. Di Indonesia, setiap kapal wajib memiliki surat persetujuan berlayar (*port clearance*) yang dikeluarkan oleh Syahbandar, dengan pemilik kapal bertanggung jawab untuk memastikan kelayakan kapal dan kelengkapan dokumen. Sedangkan di Singapura, izin pelabuhan (*port clearance*) dikeluarkan oleh Maritime and Port Authority (MPA) dan memerlukan persyaratan yang lebih ketat, termasuk manifest barang dan daftar kru. Kewajiban utama pemilik Kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran ini antara lain: kewajiban memiliki Surat Izin Berlayar, kewajiban menyingkirkan kerangka kapal, kewajiban memastikan asuransi kapal, kewajiban melaporkan kedatangan kapal di Pelabuhan (pasal 213), kewajiban memastikan kapal laiklaut, kewajiban pendaftaran kapal, kewajiban pengukuran kapal, kewajiban untuk memperbaiki atau mengganti setiap kerusakan telekomunikasi-pelayaran, sedangkan kewajiban pemilik kapal menurut Undang-Undang Otoritas Maritim Pelabuhan Singapura tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*) yaitu: kewajiban memiliki izin berlayar, kewajiban memastikan kapal laiklaut, kewajiban Pendaftaran Kapal (*Ship Registration*).

Tabel Kewajiban Pemilik kapal Menurut Hukum Pelayaran di Indonesia dan Singapura

¹⁰ Fis Muna, zakyatul Purwangka and Wazir Mawardi, 'Implementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Kutaraja', *Albacore*, 5.P-ISSN 2549-132X, E-ISSN 2655-559X (2021), 134.

Aspek Perbandingan	Hukum Pelayaran Indonesia (Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran)	Singapore (Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura)
Izin Pelabuhan	Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar sesuai pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran	Setiap kapal wajib memiliki Izin Pelabuhan (<i>port clearance</i>) dari Maritime and Port Authority (MPA) sesuai pasal 46 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura tahun 1996, tidak ada kapal yang boleh meninggalkan Pelabuhan tanpa izin.
Standar Kelaiklautan	Didalam pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa “Sebelum kapal berlayar, Nahkoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar.	Kelaiklautan kapal ditentukan berdasarkan kepatuhan penuh terhadap standar internasional, khususnya STCW, ISM Code, dan ISPS Code, dengan penekanan pada keselamatan operasional dan perlindungan lingkungan.
Dokumen Persyaratan Izin Berlayar	Surat permintaan, Master Sailing Declaration, memorandum, dokumen muatan, crew list, bukti PNB, LK3, PKK, PPKB, Flag State Control, Kesehatan Pelabuhan, serta dokumen imigrasi dan Port State Control bagi kapal asing	General Declaration, crew list, passenger list, cargo manifest, sertifikat pendaftaran kapal, serta dokumen lain yang diminta Harbour Master

Pendaftaran Kapal	Kapal harus didaftarkan jika memiliki tonase minimal GT 7; prosedur pendaftaran melalui Kementerian Perhubungan.	Pendaftaran di Singapura melalui Registry of Ships (SRS); kapal harus memenuhi standar ketat.
-------------------	--	---

Tanggung Jawab Pemilik Kapal yang Nahkoda Kapalnya Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)

Setiap kegiatan pengangkutan laut melibatkan berbagai insiden yang dapat membawa keuntungan atau kerugian. Ketidakpastian ini mencerminkan adanya risiko. Menurut Mahmud Hanafi, risiko adalah bahaya, dampak, atau konsekuensi yang dapat terjadi akibat suatu proses yang sedang berlangsung atau peristiwa yang akan datang. Jika risiko tersebut terjadi dan mengakibatkan kerugian bagi pihak lain, maka harus ada pihak yang bertanggung jawab. Berbagai risiko tersebut dapat dialami oleh semua pihak, termasuk aspek keselamatan, keamanan, keterlambatan, kerusakan, atau bahkan kehilangan barang.¹¹ Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum, pernyataan bahwa “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau ia memikul tanggung jawab hukum yang berarti bahwa ia bertanggung jawab atas sanksi yang diterapkan untuk perbuatan tersebut jika perbuatan itu melanggar hukum. Prinsip-prinsip Pertanggung Jawaban menurut Edmon Makarim dalam bukunya pengantar Hukum Telematika mengemukakan beberapa prinsip tanggung jawab pelaku usaha dalam hukum yang dibedakan sebagai berikut: 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability/liability based on fault*) 2) Prinsip Praduga Untuk

¹¹ Universitas Kristen Indonesia, ‘Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Hukum Bagi Pemilik Kapal Atas Musibah Tenggelam Kapal Miliknya Di Indonesia’< <http://repository.uki.ac.id/15202/7/DaftarPustaka.pdf>>.

Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability principle*) 3) Prinsip Praduga Untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab 4) Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*). 5) Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan.¹²

Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki SPB yang diterbitkan oleh syahbandar setelah terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal, awak kapal, dan muatan. Kewajiban mengenai surat persetujuan berlayar ditegaskan dalam pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Nahkoda memiliki kewenangan dan tanggung jawab operasional untuk menentukan apakah kapal layak dan sah untuk berlayar. Oleh karena itu, apabila nahkoda melakukan pelayaran tanpa SPB, maka secara hukum ia bertanggung jawab secara pribadi dan jabatan atas pelanggaran tersebut. Tanggung jawab nahkoda bersifat langsung karena timbul dari perbuatan faktual (*actus reus*) yang dilakukan dalam pelaksanaan kewenangan operasional kapal Berdasarkan pasal 323 ayat (1) dan (2) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 menyatakan bahwa:

Ayat (1) “Nahkoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang di terbitkan oleh syahbandar sebagaimana dimaksud dalam pasal 219 ayat (1) dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000,00 (enam ratus juta rupiah)”.

Ayat (2) “Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kerugian harta benda

¹² Azmani Syahirul Usman Yuliana, Syaifudin Ahmad, Afandi, ‘Pertanggungjawaban Bank Atas Kecurangan Dan Kesalahan Transaksi Elektronik Yang Menimbulkan Kerugian Bagi Nasabah Dalam Sistem Hukum Positif Indonesia’, *Dinamika*, 30.2745–9829 (2024), 9548.

dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu miliar rupiah)”.

Dalam sistem hukum pelayaran Indonesia, kedudukan nahkoda menempati posisi yang sangat strategis karena nahkoda adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang-Undangan.¹³ Tanggung jawab tersebut tidak semata-mata lahir dari hubungan keperdataan dengan pemilik kapal, melainkan bersumber langsung dari peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, tanggung jawab nahkoda dalam hal pelayaran tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bersifat atribusi. Atribusi adalah pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintahan. Berdasarkan Undang-Undang No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Undang-Undang Administrasi Pemerintahan), Atribusi adalah pemberian Kewenangan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 atau Undang-Undang.¹⁴ Menurut hukum di Indonesia, tanggung jawab pemilik kapal dalam kasus kecelakaan yang mengakibatkan kapal tenggelam dan mengorbankan jiwa memiliki batasan tertentu. Sebagian besar kewajiban finansial untuk korban biasanya ditanggung oleh asuransi yang diwajibkan. Untuk penumpang angkutan pelayaran yang meninggal dunia, santunan disediakan oleh PT Jasa Raharja berdasarkan

¹³ Pasal 1 ayat 39 Undang-Undang nomor 66 tahun 2024 tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran,

¹⁴ ‘Pelimpahan Wewenang Atribusi, Delegasi, Mandat’, *Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia* <https://kalteng.bpk.go.id/ujdih/asset/materi/tahukahanda/Perbedaan_Delegasi_Mandat.pdf> [accessed 25 January 2026].

Peraturan Menteri Keuangan No. 15/PMK.010/2017. Berdasarkan pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Bantuan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara berbunyi "Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak atas Santunan sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) sedangkan untuk biaya perawatan ditanggung hingga Rp 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah).¹⁵ Apabila awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan perairan diwajibkan untuk memberikan santunan kepada ahli waris sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Besaran santunan dapat bervariasi dan akan diselesaikan melalui proses mediasi atau asuransi yang terkait, seperti P&I Club Indonesia.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran tidak diatur secara resmi (komprehensif) mengenai tanggung jawab pemilik kapal jika nahkoda berlayar tanpa surat persetujuan berlayar. Hal ini menimbulkan pertanyaan tentang implikasi hukum yang berlaku untuk menghindari konsekuensi hukum yang merugikan. Dengan demikian, pembedaan tanggung jawab antara nahkoda dan pemilik kapal dalam pelayaran tanpa SPB menunjukkan bahwa nahkoda bertanggung jawab secara langsung atas pelanggaran kewajiban jabatan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tentang Pelayaran, sedangkan pemilik kapal bertanggung jawab secara tidak langsung.

¹⁵ Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Bantuan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara

Tanggung jawab pemilik kapal terhadap perbuatan nakhoda yang berlayar tanpa *port clearance* diatur secara tegas di dalam hukum Singapura. Di Singapura, kewajiban memiliki izin berlayar (*port clearance*) diatur secara tegas dalam *Section 46 Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*, yang melarang setiap kapal meninggalkan pelabuhan tanpa izin dari *Harbour Master*.¹⁶ Dalam hal kapal berlayar tanpa *port clearance*, pemilik kapal, agen, maupun nakhoda dapat dikenai sanksi hukum secara langsung. Bentuk pertanggungjawaban di Singapura lebih menitikberatkan pada sanksi administratif dan denda, yaitu denda hingga SGD 10.000 untuk setiap pelanggaran, serta kewenangan bagi otoritas pelabuhan untuk menahan kapal apabila masih berada dalam perairan Singapura. Pelayaran yang dilakukan tanpa izin berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 merupakan pelanggaran hukum pelayaran yang dapat dikenakan sanksi pidana. Pelanggaran tersebut juga dapat dijadikan dasar secara sistematis untuk menerapkan Pasal 110 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 dan Pasal 111 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996, karena pelayaran tanpa izin berlayar menunjukkan bahwa kapal dioperasikan tanpa verifikasi keselamatan yang memadai, sehingga berpotensi dikategorikan sebagai kapal yang tidak aman. Dalam konteks ini, pemilik kapal dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas dasar kelalaian dalam memastikan kapal dioperasikan secara aman, meskipun pelayaran secara faktual dilakukan oleh nakhoda. Pendekatan ini mencerminkan sistem penegakan hukum Singapura yang

¹⁶ *Section 46 Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*

cepat, tegas, dan berorientasi pada kepatuhan administratif guna menjaga keselamatan pelayaran dan reputasi Singapura sebagai pusat maritim internasional yang aman dan efisien.

Dengan demikian, perbandingan antara Indonesia dan Singapura menunjukkan bahwa kedua negara sama-sama menganggap berlayar tanpa SPB atau *port clearance* sebagai pelanggaran serius. Namun, Indonesia cenderung menekankan pertanggungjawaban pidana bagi nahkoda kapal dan sanksi, sedangkan Singapura lebih mengedepankan sanksi administratif dan denda yang diterapkan secara konsisten. Perbedaan ini memperlihatkan bahwa efektivitas penegakan hukum tidak hanya ditentukan oleh beratnya sanksi, tetapi juga oleh kepastian, konsistensi, dan profesionalisme otoritas maritim dalam mengawasi kepatuhan pemilik kapal dan nahkoda.

Tabel Perbandingan Tanggung Jawab Pemilik Kapal yang Nahkoda Kapalnya Berlayar Tanpa SPB di Indonesia dan Singapura.

Aspek	Indonesia	Singapura
Dasar hukum izin berlayar	Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran	Maritime And Port Authority of Singapore Act 1996
Kewajiban Surat Persetujuan berlayar/ <i>Port Clearance</i>	Kewajiban memiliki surat persetujuan berlayar (SPB) sebelum berlayar diatur dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran	Berdasarkan Pasal 46 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura menegaskan bahwa tidak ada kapal yang meninggalkan Pelabuhan tanpa izin Pelabuhan (<i>port clearance</i>)
Sanksi	Tanggung jawab pidana dan administratif; sanksi termasuk penahanan kapal, denda, dan hukuman penjara.	Denda hingga SGD 10.000 dan potensi penahanan kapal oleh otoritas pelabuhan.
Tanggung Jawab Pemilik Kapal	Tidak di atur secara komprehensif	Pemilik kapal dan nakhoda bisa dikenakan sanksi administrative dan denda jika kapal berlayar tanpa izin Pelabuhan (Pasal 110 Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996 <i>Maritime And Port Authority of Singapore Act 1996</i>)
Vicarious Liability	Terdapat potensi untuk mengajukan tanggung jawab melalui doktrin vicarious liability; namun ada ketidakjelasan tentang ruang lingkupnya.	Memperjelas tanggung jawab pemilik atas tindakan nakhoda dalam operasional kapal.
Penegakan Hukum	Menekankan pertanggungjawaban pidana dengan sanksi berat; namun perlu kejelasan lebih lanjut dalam hukum.	Sistem penegakan cepat dan tegas, berorientasi pada kepatuhan administratif.

Implikasi Hukum	Ketidakpastian hukum tentang tanggung jawab pemilik kapal jika nakhoda melanggar wajib SPB.	Lebih tegas dalam penegakan hukum dan kepatuhan administratif untuk menjaga reputasi maritim.
-----------------	---	---

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa:

1. Berdasarkan pembahasan mengenai kewajiban pemilik kapal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat disimpulkan bahwa pemilik kapal memiliki kewajiban untuk memastikan keselamatan dan kepatuhan hukum dalam setiap aktivitas pelayaran. Kewajiban ini mencakup pendaftaran kapal, penyingkiran bangkai kapal, memastikan kelaikan laut, mengasuransikan kapal, melaporkan kedatangan ke syahbandar beserta dokumen terkait, serta memperbaiki alat telekomunikasi yang rusak. Sementara itu, di Singapura berdasarkan *Maritime and Port Authority* (MPA) mewajibkan untuk tidak meninggalkan kapal tanpa izin pelabuhan (*port clearance*), menetapkan persyaratan yang lebih ketat, seperti mewajibkan manifest barang dan daftar kru untuk izin Pelabuhan yang diatur di dalam Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura tahun 1996 (*Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996*). Perbandingan ini mencerminkan bahwa meskipun Indonesia memiliki regulasi yang jelas, pendekatannya masih perlu ditingkatkan agar sesuai dengan standar tinggi yang diterapkan di Singapura. Langkah ini penting untuk

meningkatkan keselamatan pelayaran serta melindungi kepentingan ekonomi dan lingkungan maritim Indonesia.

2. Pemilik kapal tidak bertanggung jawab secara langsung atas pelayaran kapal tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB), karena Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menempatkan kewajiban memiliki SPB sebagai kewenangan atributif nahkoda yang melekat pada jabatannya. Oleh karena itu, nahkoda bertanggung jawab secara pribadi dan jabatan, baik secara administratif maupun pidana, atas pelayaran tanpa SPB. Pemilik kapal hanya dapat dimintai tanggung jawab secara tidak langsung dan terbatas apabila terbukti adanya perintah, pembiaran, atau kelalaian dalam penyelenggaraan usaha pelayaran. Perbandingan dengan Singapura menunjukkan perbedaan pendekatan, di mana Indonesia menitikberatkan pertanggungjawaban pada nahkoda, sedangkan Singapura memperluas tanggung jawab kepada pemilik kapal melalui sanksi administratif dan denda.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, peneliti memberikan beberapa saran yang dianggap perlu untuk dilaksanakan, yaitu:

1. Pemilik Kapal hendaknya untuk meningkatkan kesadaran melalui pelatihan rutin mengenai kewajiban hukum dan keselamatan pelayaran, serta berinvestasi dalam teknologi dan infrastruktur yang modern untuk memastikan kapal selalu dalam kondisi laik laut. Serta penegakan hukum terkait kepemilikan SPB dan sanksi yang lebih tegas perlu diterapkan untuk mendorong kepatuhan pemilik kapal terhadap peraturan yang ada.
2. Nahkoda sebaiknya mematuhi tanggung jawabnya dengan melakukan pelaporan yang tepat waktu dan akurat kepada Syahbandar, serta memastikan prosedur kesiapsiagaan yang jelas untuk situasi darurat. Komunikasi yang efektif dengan pemilik kapal juga sangat penting untuk menjamin ketersediaan semua peralatan

dan dokumen yang diperlukan, mendukung keselamatan selama pelayaran. Dari perspektif penelitian, perlu memperkuat penegakan hukum terhadap pelanggaran kewajiban pemilik kapal. Kajian mendalam tentang kekosongan hukum terkait tanggung jawab pemilik yang nahkodanya berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sangat diperlukan. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji pertanggungjawaban pidana pemilik kapal secara lebih mendalam atau memperluas perbandingan dengan negara maritim lain guna memperkaya pengembangan hukum pelayaran di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundan-Undangan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura Tahun 1996.

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Bantuan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara.

Buku

E.Kartini, *Hukum Maritim* (CV.Budi Utama, 2015)

Jurnal

Indonesia, Universitas Kristen, 'Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Hukum Bagi Pemilik Kapal Atas Musibah Tenggelam Kapal Miliknya Di Indonesia' <<http://repository.uki.ac.id/15202/7/DaftarPustaka.pdf>>

Lele, Hiskia, 'TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA PELAYARAN (Studi Putusan Nomor : 319 / Pid . B / 2020 / PN Pal)', 12 (2024)

Muna, zakyatul Purwangka, Fis, and Wazir Mawardi, 'Implementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Kutaraja', *Albacore*, 5 (2021), 134

Nikawanti, Gia, & Aca, Rukman, 'Jurnal Kemaritiman : Indonesian Journal of Maritime Ecoliteracy : Membangun Ketahanan Pangan Dari Kekayaan', *Jurnal Kemaritiman*, 2 (2021), 113–22

Rusli, Zaili, Sari.Purnama Julia, 'Pengawasan Syahnbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang Di Pelabuhan Tembilan.', 2014

Yuliana, Syaifudin Ahmad, Afandi, Azmani Syahirul Usman, 'Pertanggungjawaban Bank Atas Kecurangan Dan Kesalahan Transaksi Elektronik Yang Menimbulkan Kerugian Bagi Nasabah Dalam Sistem Hukum Positif Indonesia', *Dinamika*, 30 (2024), 9548

Internet

Henry, 'Kapal Wisata Labuan Bajo Kembali Kecelakaan, Wisatawan Diimbau Jangan Naik Kapal Tanpa Izin Berlayar', *Liputan6.Com*, 2024

'Pelimpahan Wewenang Atribusi, Delegasi, Mandat', *Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia*
<[https://kalteng.bpk.go.id/ujdih/asset/materi/tahukahanda/Perbedaan Delegasi Mandat.pdf](https://kalteng.bpk.go.id/ujdih/asset/materi/tahukahanda/Perbedaan_Delegasi_Mandat.pdf)> [accessed 25 January 2026]