PETITUM LAW JOURNAL

PetitumLawJournal
Volume 4 Nomor 1, November 2026
E-ISSN: 3030-9409

TANGGUNG JAWAB NAKHODA KAPAL FERY PENYEBERANGAN DARI PELABUHAN WAIJARANG KABUPATEN LEMBATA MENUJU PELABUHAN BOLOK KUPANG TERHADAP KESELAMATAN BARANG MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

Lusia Katarina Ema Waleng[1*], Orpa Juliana Nubatonis[2], Yossie M Y Jacob[3]

[1*]*Faculty of Law, Nusa Cendana University, Indonesia. E-mail: lusiakatarinaemawaleng@gmail.com*
[2]*Faculty of Law, Nusa Cendana University, Indonesia. E-mail: orpajnubatonis@gmail.com*
[3]*Faculty of Law, Nusa Cendana University, Indonesia. E-mail: yossiejacob@staf.undana.ac.id*
**) Corresponding Author*

Abstract: *This study evaluates the obligations of the captain of the Waijarang-Bolok ferry regarding the safety of goods in accordance with Law No. 17 of 2008 concerning Shipping. The findings of the empirical study indicate that, in terms of procedure, the captain's responsibility has been implemented through insurance and recording of damage or loss of goods in accordance with Article 137 of the Shipping Law and Article 342 of the Commercial Code. However, this implementation is administrative and reactive, not yet supported by a deep understanding of the law, and shows a high dependence on insurance claims and a limited contractual approach, only for legitimate ticket holders. Several inhibiting factors include: (1) low quality of human resources, with 80% of crew members having a high school or vocational high school education and receiving short training, (2) lack of legal insight, (3) low passenger awareness of safety standards, and (4) a weather risk management approach that is only reactive. In conclusion, systematic reforms based on technology, increased certification standards for crew members, and strengthening the principle of prudence are needed to achieve accountability in better consumer protection.*

Keywords: *Captain's Responsibility; Safety of Goods; Consumer Protection.*

1. Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia, jika dilihat dari perspektif geografis, terdiri dari ribuan pulau yang bervariasi, baik besar maupun kecil. Oleh karena itu, transportasi menjadi salah satu kebutuhan yang sangat esensial bagi masyarakat, termasuk di dalamnya transportasi laut. Kapal atau angkutan laut menjadi pilihan utama karena menawarkan beberapa keuntungan, seperti biaya pengangkutan yang lebih rendah dibanding moda transportasi lain serta kemampuan untuk mengangkut barang dalam jumlah besar, hingga ratusan bahkan ribuan ton sekaligus.[1] Menyadari pentingnya kapal sebagai bagian dari moda transportasi yang dibutuhkan, diperlukan suatu sistem pelayaran nasional yang terintegrasi untuk menyediakan layanan yang seimbang sesuai dengan kebutuhan dan adanya pelayanan transportasi yang aman. Dalam hal ini, peran

[1]Mudrajad Kuncoro, *Transportasi dan Logistik: Konsep, Teori, dan Aplikasi* (Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2018), 56.

syahbandar dan otoritas pelabuhan sangat penting, dengan tugas mengawasi dan menegakkan hukum terkait keselamatan serta keamanan pelayaran.[2]

Dengan pertimbangan tersebut, pelayaran menjadi salah satu sarana vital yang mendukung aktivitas perekonomian masyarakat dan perlu ditingkatkan kemampuannya agar arus perpindahan orang atau barang melalui jalur laut dapat dilakukan dengan aman, teratur, dan lancar, sehingga bisa sampai ke tujuan dengan selamat. Oleh karena itu, peningkatan dan perluasan sistem pelayaran nasional sangatlah penting, serta pengembangan potensi transportasi laut dan partisipasi masyarakat dalam meningkatkan mutu pelayaran dan efisiensi pengelolaan transportasi.[3] Untuk menjamin kelancaran lalu lintas pelayaran yang aman dan selamat, dibutuhkan tingkat tanggung jawab yang tinggi dari semua pihak yang terlibat dalam pelayaran, seperti pengusaha angkutan, nakhoda, serta awak kapal. Tanggung jawab ini terutama berkaitan dengan pelaksanaan peran masing-masing selama perjalanan. Nakhoda memiliki fungsi dan peranan yang sangat krusial dalam proses pelayaran. Peran serta tanggung jawab nakhoda di atas kapal sangat penting, karena dia merupakan pemimpin di kapal dan harus mematuhi semua aturan yang berkaitan dengan prosedur lalu lintas, jalur pelayaran, sistem rute, serta alat bantu navigasi dan telekomunikasi.[4] Seorang nakhoda menanggung beban tanggung jawab yang besar untuk keselamatan penumpang dan barang selama perjalanan, mulai dari saat kapal berangkat dari pelabuhan awal hingga tiba di pelabuhan tujuan. Nakhoda wajib bertindak sesuai dengan kewenangannya di kapal dan bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pengirim barang akibat kelalaian.[5]

Kabupaten Lembata merupakan salah satu wilayah yang memiliki karakteristik geografis unik karena secara administratif sepenuhnya berada di satu pulau, yaitu Pulau Lembata, dan dikelilingi oleh lautan. Dalam konteks Provinsi Nusa Tenggara Timur yang bercorak kepulauan, transportasi laut menjadi moda utama untuk menghubungkan Pulau Lembata dengan wilayah lain, khususnya Kota Kupang sebagai pusat pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Dalam hubungan tersebut, kapal feri menjadi alat transportasi vital, terutama rute pelayaran dari Pelabuhan Waijarang (Lembata) ke Pelabuhan Bolok (Kupang). Volume pengangkutan penumpang dan barang yang tinggi di jalur ini menjadikan peran nakhoda sangat krusial dalam menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran pelayaran. Nakhoda merupakan pemimpin tertinggi dalam kapal yang memiliki kewenangan penuh atas operasional pelayaran serta bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang, awak kapal, dan muatan. Namun, dalam praktiknya, masih sering dijumpai keluhan dari pengguna jasa transportasi laut, seperti kerusakan atau kehilangan barang selama pelayaran, yang menimbulkan pertanyaan tentang sejauh mana tanggung jawab nakhoda dijalankan secara optimal. Hal ini menjadi isu penting karena menyangkut perlindungan hukum bagi konsumen dan kredibilitas

---

[2] Hasymi Djalal, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Maritim Nasional Indonesia* (Jakarta: Rajawali Pers, 2020), 134.

[3] Bambang Sapto Pradono, *Pengantar Transportasi Laut* (Jakarta: Erlangga, 2019), 88.

[4] Retno Listyarti dan Ahmad Rifa'i, "Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dalam Perspektif Hukum Maritim," *Jurnal Hukum & Pembangunan*, Vol. 50, No. 2 (2020): 325–342, https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no2.2563.

[5] Ahmad Ramadhan, "Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Muatan Dalam Pengangkutan Laut Menurut Hukum Maritim," *Jurnal Hukum Lex Generalis* 3, no. 7 (2022): 521–530, https://doi.org/10.55637/jhlg.v3i7.1246.

penyelenggaraan transportasi laut. Di samping itu, terdapat sejumlah faktor yang menghambat pelaksanaan tanggung jawab nakhoda secara efektif, antara lain kondisi cuaca buruk yang sering terjadi di wilayah perairan timur Indonesia, keterbatasan infrastruktur pelabuhan yang belum memadai, serta lemahnya kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan prosedur keselamatan pelayaran. Permasalahan yang diangkat dalam konteks ini adalah belum maksimalnya pelaksanaan tanggung jawab profesional nakhoda dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran laut di Lembata, yang berdampak pada kerugian pengguna jasa serta memunculkan kesenjangan antara norma ideal dalam sistem hukum dengan realitas pelaksanaan di lapangan.[6]

Namun, dalam kenyataannya, seringkali pengguna jasa mengalami kerugian, seperti barang yang rusak atau hilang dalam pelayaran. Situasi ini memunculkan pertanyaan tentang sejauh mana tanggung jawab nakhoda diimplementasikan sesuai dengan hukum yang berlaku. Di samping itu, terdapat berbagai faktor yang menghambat efektivitas pelaksanaan tanggung jawab tersebut, seperti cuaca yang buruk, keterbatasan infrastruktur pelabuhan, kualitas sumber daya manusia di kapal, serta kelalaian dalam mengikuti prosedur pelayaran. Oleh karena itu, tulisan ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam pelaksanaan tanggung jawab nakhoda dalam memastikan keselamatan barang selama pelayaran laut, serta menganalisis faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaan tanggung jawab tersebut, dengan fokus pada jalur pelayaran kapal feri Waijarang–Bolok sebagai studi kasus.

2. Metode

Penelitian ini menerapkan metodologi hukum empiris yang menekankan pada pengamatan langsung di lapangan terkait tanggung jawab nakhoda kapal untuk menjamin keselamatan barang selama perjalanan dari Pelabuhan Waijarang di Kabupaten Lembata ke Pelabuhan Bolok di Kupang.[7] Informasi dikumpulkan melalui riset lapangan dengan melakukan wawancara langsung kepada pihak-pihak terkait, seperti nakhoda kapal, anak buah kapal, dan penumpang, serta melalui studi pustaka dengan menelaah buku, jurnal, regulasi hukum, dan sumber literatur lainnya. Selain itu, observasi langsung juga dilakukan di tempat penelitian untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai konteks yang diteliti. Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan merujuk pada metode analisis yang diusulkan oleh Miles dan Huberman, yang mencakup pengumpulan data, pengurangan data, penyajian data dalam bentuk naratif, dan penarikan kesimpulan.[8] Proses analisis ini berlangsung secara interaktif dan berkelanjutan sampai data mencapai titik jenuh, sehingga hasil penelitian dapat menyajikan gambaran yang lengkap dan terstruktur tentang tanggung jawab nakhoda berkaitan dengan kerusakan dan kehilangan barang serta berbagai faktor yang menghambat pelaksanaan tanggung jawab tersebut.[9]

---

[6] Yoseph Blegur dan Ellyana Suryani, "Transportasi Laut dan Aksesibilitas Antarwilayah di Kabupaten Lembata," *Jurnal Bumi Lestari* 22, no. 2 (2022): 356–364, https://doi.org/10.24843/JBL.2022.v22.i02.p13.

[7] Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Empiris* (Jakarta: Rajawali Pers, 2014), 13.

[8] Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman, *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*, ed. Johnny Saldana (California: SAGE Publications, 2014), 31.

[9] Hasymi Djalal, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Maritim Nasional Indonesia* (Jakarta: Rajawali Pers, 2020), 142.

3. Pelaksanaan Tanggung Jawab Nahkoda

Dalam dunia pengiriman barang lewat laut, nakhoda berfungsi sebagai sosok utama yang bertanggung jawab untuk keamanan perjalanan dan kelancaran pengiriman barang di kapal. Berdasarkan Pasal 1 angka 20 dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, nakhoda adalah individu yang memiliki kapabilitas dan otoritas sebagai pemimpin di atas kapal serta sepenuhnya bertanggung jawab terhadap pengelolaan kapal. Tanggung jawab itu mencakup pengaturan kapal, kru kapal, dan juga barang yang diangkut. Dalam konteks pengangkutan barang melalui jalur laut, nakhoda yang menjabat sebagai pemimpin kapal harus merawat dan mengatur penempatan barang muatan di kapal dengan teliti agar barang-barang tersebut tiba dengan selamat selama perjalanan. Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 137 Ayat 1 dan 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, baik untuk kapal motor yang memiliki *Gross Tonnage* 35 atau lebih, maupun untuk kapal motor yang memiliki ukuran kurang dari *Gross Tonnage* 35 dan kapal tradisional di bawah *Gross Tonnage* 105, ditegaskan bahwa: nakhoda adalah pimpinan kapal yang memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, serta ketertiban kapal dan muatannya.[10] Ada ketentuan lain yang menyatakan bahwa nakhoda sebagai pemimpin kapal harus mengambil tindakan dan bersikap sesuai dengan ketrampilan, ketelitian, dan kebijaksanaan yang dibutuhkan dalam melaksanakan tugasnya untuk menghadapi situasi tertentu (Pasal 342 ayat 1 KUHD). Sebagai pemimpin di kapal, nakhoda wajib mempertanggungjawabkan semua tindakannya terkait dengan kapal dan muatannya dalam berbagai peristiwa yang terjadi di laut. Oleh karena itu, undang-undang memberikan beban tanggung jawab kepada nakhoda seperti yang tercantum dalam Pasal 342 ayat 2 KUHD, yaitu jika tindakan yang diambilnya dalam posisinya tersebut mengandung unsur kesengajaan atau kelalaian yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Nakhoda juga dapat diminta pertanggungjawaban atas tindakan anak buah kapal yang bekerja di bawah pimpinannya. Di sini, terlihat posisi khusus nakhoda sebagai pekerja yang bersepakat dengan anak buah kapal dalam perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran sebagai majikan, namun nakhoda tetap bertanggung jawab atas tindakan anak buah kapal yang dipimpinnya. Ketika pelayaran berlangsung, nakhoda berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan semua pihak yang berhak atas muatan, dan harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk kepentingan pemilik muatan.[11] Selain itu, nakhoda juga diwajibkan untuk menjaga buku harian kapal yang berisi catatan segala sesuatu yang terjadi selama pelayaran. Ketentuan mengenai hak dan kewajiban atau tanggung jawab nakhoda telah ditetapkan untuk memberikan batasan yang jelas terkait kesalahan dan menetapkan pihak mana yang menanggung kerugian akibat kerusakan atau hilangnya muatan yang diangkut. Namun, untuk soal ganti rugi dalam pengangkutan barang, hal ini bisa diselesaikan melalui pihak ketiga, yaitu asuransi yang bekerja sama dengan perusahaan pelayaran.

Tanggung jawab yang disebutkan di atas berkaitan dengan kerugian yang dialami oleh pihak ketiga (pengguna jasa angkutan) selama pelayaran. Penelitian penulis di lapangan selama pelayaran menunjukkan bahwa kerugian yang umum dialami pengguna jasa

[10] Pasal 137 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
[11] Pasal 342 ayat (1) dan (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

angkutan meliputi kerusakan, kehilangan, atau tertukarnya barang. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 40 dan 41 mengatur tanggung jawab mengenai kerusakan, kehilangan, dan cacat barang selama proses pengangkutan yang harus ditanggung oleh penyedia jasa angkutan atau pengangkut.
Dari penjelasan di atas, bisa dipahami bahwa tanggung jawab pengangkut dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang terkait dengan operasional kapal, di mana pengangkut harus mengasuransikan tanggung jawab tersebut. Jika pengangkut tidak memenuhi ketentuan dalam Pasal 41 ayat (3) UU Pelayaran, maka akan dikenakan sanksi sesuai dengan Pasal 292 UU Pelayaran yang pernah diubah oleh Pasal 57 angka 52 yang berbunyi: "Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggungan yang menjadi tanggung jawabnya" sebagaimana termaktub dalam Pasal 41 ayat (3) yang berdampak pada kerugian bagi pihak lain. Para pengguna layanan transportasi di daerah ini, seringkali membawa barang-barang pribadi serta barang untuk dijual di tempat lain saat melakukan perjalanan. Beberapa di antara mereka juga memanfaatkan layanan angkutan ini untuk mengirim barang ke lokasi lainnya. Ini menunjukkan bahwa pengguna layanan telah menyadari sepenuhnya peran penting dari sarana transportasi laut yang dapat membantu meningkatkan ekonomi mereka. Mengenai barang-barang yang dibawa oleh pengguna layanan tersebut, umumnya akan diatur penempatan atau penyimpanannya oleh kru kapal. Untuk barang yang dalam jumlah besar, biasanya ditempatkan di geladak bawah kapal, sedangkan barang yang mudah dipindahkan biasanya diletakkan di bagian atas atau dek kapal.
Dalam perbincangan dengan S. W, nakhoda kapal fery Umakalada, beliau menyatakan bahwa, "Kami masih akan menanggung tanggung jawab atas insiden kehilangan atau kerusakan barang milik penumpang, dengan syarat penumpang tersebut memiliki tiket yang sah untuk perjalanan yang bersangkutan. Tanggung jawab yang kami tawarkan termasuk pembuatan berita acara mengenai kerusakan atau kehilangan barang tersebut. Perlu dicatat bahwa kami telah menjalin kerja sama dengan Asuransi Jasa Raharja serta Asuransi Jasa Raharja Putra, di mana pihak asuransi akan memberikan penggantian sesuai dengan nilai barang yang hilang dalam waktu yang telah ditetapkan. Sampai saat ini, belum ada laporan mengenai kehilangan. Yang kami hadapi biasanya adalah kerusakan pada sepeda motor, baik disebabkan oleh kesalahan manusia maupun faktor alam. Jika kerusakan disebabkan oleh petugas, maka prosedurnya akan mengikuti apa yang telah kami jelaskan sebelumnya. Hal yang sama berlaku dalam situasi cuaca yang tidak mendukung".[12] Sejalan dengan penjelasan S. W, R, salah satu anggota ABK, juga berbagi pandangannya dalam wawancara yang dilakukan oleh penulis. "Jika terdapat barang penumpang yang hilang atau tertukar di dalam kapal dan pemilik barang tersebut memiliki tiket yang sah, maka ASDP akan bertanggung jawab. Jika kehilangan disebabkan oleh kelalaian dari penyedia layanan, penumpang berhak untuk menuntut nakhoda guna mendapatkan ganti rugi sesuai dengan prosedur yang berlaku. Namun, jika kehilangan terjadi akibat kelalaian dari penumpang, pihak penyedia layanan akan berusaha membantu dengan menyampaikan informasi atau pengumuman kepada semua penumpang".[13]

[12] S. W, Nakhoda Kapal Fery Umakalada, wawancara oleh penulis, 28 Agustus 2024.
[13] R, Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Fery Umakalada, wawancara oleh penulis, 28 Agustus 2024.

Wawancara kedua dengan ABK dilakukan kepada D. L, yang mengatakan bahwa jika ada barang yang dijaga oleh ABK dan barang tersebut hilang atau rusak, maka ABK yang bertanggung jawab akan mengganti kerugian tersebut, dan pihak kapal akan memberikan penggantian sesuai dengan kerugian yang dialami oleh pemilik barang yang menitipkan.[14]

Sama seperti yang diungkapkan oleh S. W, nakhoda kapal fery Umakalada, jika penumpang mengalami kerusakan barang, penyedia layanan akan bertanggung jawab sesuai dengan prosedur yang berlaku pada PT ASDP Ferry Indonesia dan peraturan umum yang lain. Tanggung jawab yang diberikan oleh penyedia layanan ini termasuk penerbitan berita acara terkait kerusakan barang, menghadapi kasus yang terjadi pada bodi bumper belakang bus, yang terjadi pada hari Minggu, 29 September 2024, di KMP Ile Labalekan saat berada di pelabuhan Pelengsengan Hansisi, yang berangkat dari pelabuhan Waijarang – Lembata. Sesuai dengan keterangan yang diberikan oleh S. W, nakhoda kapal fery Umakalada, dengan adanya berita acara ini, PT ASDP Ferry Indonesia akan melanjutkan proses klaim dengan Asuransi Jasa Raharja dan Asuransi Jasa Raharja Putra untuk mendapatkan penggantian sesuai dengan nilai barang dan waktu yang telah ditentukan.[15]

Selain informasi resmi yang penulis terima dari PT ASDP Ferry Indonesia Cabang Kupang, berdasarkan wawancara dengan seorang responden yang pernah mengalami kerusakan kendaraan, yaitu saat debargasi di pelabuhan Waijarang, di mana mobil sedan miliknya tertindih oleh kendaraan lain, responden tersebut adalah Bapak E. K. Dalam wawancara dengan E. K, pemilik mobil sedan tersebut, beliau menyatakan bahwa, “Memang benar bahwa kami pernah mengalami insiden tersebut. Kendaraan kami rusak karena terjepit oleh kendaraan lain saat proses debarkasi di pelabuhan Waijarang. Sebagai pemilik kendaraan, kami merasa sangat terpukul oleh kejadian ini. Jujur saja, ini adalah kendaraan kesayangan kami. Setelah insiden itu, kami segera bertemu dengan manajemen ASDP untuk mendapatkan penjelasan. Menurut penjelasan dari manajemen, mereka bersedia mengambil tanggung jawab atas semua kerugian yang kami hadapi. Kami diminta untuk melengkapi dokumen seperti SIM, KTP, STNK, dan BPKB mobil. Setelah semua dokumen lengkap, pihak kapal mengeluarkan surat mengenai kronologi kejadian, yang kemudian diserahkan kepada Jasa Raharja untuk mengurus perbaikan kendaraan kami. Mobil kami dikembalikan setelah diperbaiki. Kami mengucapkan terima kasih kepada pihak ASDP atas perhatian dan pelayanan yang kami terima”.[16] Masalah lainnya yang muncul berdasarkan hasil wawancara adalah terkait barang-barang yang dititipkan kepada petugas atau awak kapal. Dalam kasus ini, apabila ada barang titipan yang hilang, maka petugas atau awak kapal tersebut tetap akan bertanggung jawab, sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat sebelumnya antara kedua belah pihak.

Dari dua kasus kerusakan barang yang telah diselesaikan oleh PT ASDP Indonesia Fery cabang Kupang, penulis ingin mengetahui bagaimana proses bongkar muat barang di pelabuhan Waijarang, Kabupaten Lembata. Agar penulis bisa memahami secara langsung bagaimana pengaturan dan pengamanan barang yang dimuat sebelum kapal

[14]D. L, Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Fery Umakalada, wawancara oleh penulis, 28 Agustus 2024.
[15] S. W, Nakhoda Kapal Fery Umakalada, wawancara oleh penulis, 28 Agustus 2024.
[16] E. K, pemilik kendaraan penumpang, wawancara oleh penulis, 30 Agustus 2024.

berangkat dari pelabuhan Waijarang menuju Pelabuhan Bolok, penulis memantau kegiatan ini langsung. Pertama kali yang dimuat ke dalam feri adalah truk-truk ekspedisi berukuran besar, diikuti oleh kendaraan roda empat dan roda dua. Setelah semua kendaraan dipastikan aman, pintu ruang tunggu dibuka dan penumpang diperbolehkan masuk ke dalam kapal. Berdasarkan wawancara dengan sopir ekspedisi, M. D, yang juga merupakan penumpang kapal feri, ia mengatakan, "Barang-barang yang dimasukkan ke dalam mobil ekspedisi saat sudah berada di dalam feri harus sudah dipak dengan rapi, ditutup menggunakan terpal, dan diikat dengan baik. Hal ini dilakukan untuk mencegah kehilangan atau jatuhnya barang".[17] Ketika kapal feri bersandar di pelabuhan, yang pertama keluar adalah truk-truk ekspedisi serta kendaraan roda empat dan roda dua. Jika selama pelayaran ada pasien rujukan atau jenazah, kendaraan yang paling depan di kapal akan keluar terlebih dahulu, dilanjutkan dengan ambulance yang menjemput pasien rujukan atau jenazah, baru kemudian kendaraan lainnya yang ada di dalam kapal. Prosedur pengaturan seperti ini dilakukan demi menjaga ketertiban dan kenyamanan para pengguna jasa.

Tabel 1. Data Arus Barang Tahun 2018-2023

NO	BARANG	2018	2019	2020	2021	2022	2023	JUMLAH
1	Bongkar barang (Ton/m^3)	11.099	11.684	6.554	6.990	13.594	7.720	44.047
2	Muat barang (Ton/m^3)	9.066	9.543	7.114	8.332	11.102	6.202	51.359
	TOTAL	**20.165**	**21.227**	**13.668**	**15.322**	**24.696**	**13.922**	**95.406**

Sumber: Olahan Data Primer, 2025.

Jika dianalisis dengan seksama, pelaksanaan kewajiban nakhoda dalam konteks transportasi barang melalui laut, seperti yang terjadi di rute Waijarang–Bolok, menunjukkan kesesuaian dengan peraturan yang ditetapkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 serta KUHD. Meski demikian, penulis berpendapat bahwa kepatuhan terhadap peraturan hukum ini belum sepenuhnya didasari oleh kesadaran hukum yang mendalam, melainkan lebih pada aspek prosedural yang bersifat administratif dan operasional. Hal ini tercermin dari kuatnya ketergantungan pada proses klaim asuransi dan pencatatan berita acara, sementara tindakan pencegahan kerusakan barang sering kali hanya bergantung pada inisiatif kru atau pengalaman mereka, bukan pada standar profesional yang teratur. Penjelasan para nakhoda dan ABK yang menyatakan bahwa tanggung jawab hanya berlaku jika penumpang memiliki tiket yang sah juga patut mendapatkan kritik. Pernyataan ini menunjukkan pendekatan kontraktual yang terlalu sempit dalam memahami perlindungan hukum bagi konsumen pelayanan transportasi. Dalam konteks hukum pelayaran modern yang menekankan perlindungan konsumen serta tanggung jawab mutlak, seharusnya logika hukum tidak hanya berlandaskan pada bukti administrasi seperti tiket, melainkan pada hubungan hukum yang terbentuk dari pemanfaatan jasa oleh pengguna. Penulis berpendapat bahwa ini merupakan kelemahan dalam sistem akuntabilitas pelayaran nasional, di mana perusahaan dan kru

[17] M. D, sopir ekspedisi dan penumpang kapal feri, wawancara oleh penulis, 4 September 2024.

cenderung membatasi tanggung jawab mereka dengan cara administratif semata, bukannya berdasarkan prinsip kehati-hatian dan tanggung jawab sosial. Selain itu, ketergantungan pada asuransi sebagai pihak ketiga dalam menyelesaikan sengketa kerugian barang perlu dievaluasi secara kritis. Walaupun secara hukum hal ini diperbolehkan dan bahkan disarankan, penulis melihat bahwa pendekatan ini cenderung mengalihkan beban moral dari pengangkut (yakni nakhoda dan perusahaan pelayaran) kepada lembaga finansial. Dalam praktiknya, ini berpotensi menurunkan standar pelayanan langsung dan kualitas pengawasan barang di lapangan, karena adanya jaminan bahwa kerugian akan ditanggung oleh pihak lain. Padahal, berdasarkan prinsip kehati-hatian dan hukum pengangkutan internasional, pengangkut tetap wajib untuk melakukan segala upaya agar kerugian tidak terjadi, bukan sekadar mengandalkan kompensasi setelah terjadinya kerugian.

Di sisi lain, proses pengisian dan pengeluaran barang yang diamati oleh penulis menunjukkan keteraturan yang cukup, tetapi masih sangat tergantung pada disiplin masing-masing anggota kru kapal, bukan pada sistem pengawasan yang sudah terstandardisasi. Tidak adanya pengawasan atau evaluasi independen terhadap aktivitas muat dan bongkar mengindikasikan kelemahan dalam manajemen risiko barang dalam operasi pelayaran. Sebagai tambahan, dari sisi hukum, tanggung jawab nakhoda dalam pelayaran tidak hanya terbatas pada navigasi dan keselamatan penumpang, tetapi juga meliputi tanggung jawab atas pengangkutan dan keselamatan muatan selama perjalanan. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, nakhoda bertanggung jawab penuh sebagai pemimpin kapal, termasuk memastikan kapal dalam kondisi baik, menjamin keselamatan barang muatan, serta melaksanakan prosedur pelayaran dengan rapi dan mengacu pada standar keselamatan yang berlaku. Namun, dalam kenyataannya, aspek teknis seperti pengikatan barang, penandaan muatan, dan pengelolaan dokumentasi pengangkutan belum menjadi kewajiban formal yang selalu dipatuhi oleh kru. Hal ini menyebabkan risiko kerusakan atau kehilangan barang tetap tinggi. Data menunjukkan bahwa volume barang di rute pelayaran ini terus meningkat setiap tahun, tetapi hal itu belum diimbangi dengan peningkatan sistem keamanan atau digitalisasi pelacakan barang. Penulis mengamati situasi ini sebagai tanda adanya ketidaksesuaian antara peningkatan volume layanan dan pembaruan sistem teknis serta hukum yang seharusnya bisa mempertanggungjawabkan aktivitas pelayaran. Untuk masa depan, perlu disusun regulasi operasional yang lebih jelas mengenai tanggung jawab nakhoda terhadap muatan, termasuk penerapan teknologi pemantauan serta pelaporan yang transparan dan dapat diverifikasi. Dengan cara ini, tanggung jawab nakhoda harus dipahami bukan sebagai tanggung jawab pribadi yang pasif, tetapi harus menjadi bagian integral dari sistem transportasi laut yang profesional, modern, dan mengutamakan perlindungan hukum bagi konsumen layanan pelayaran.

4. Faktor-Faktor Penghambat Dalam Pelaksanaan Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Fery Terhadap Keselamatan Barang Selama Pelayaran Dari Pelabuhan Waijarang-Lembata Menuju Pelabuhan Bolok–Kupang

Hasil dari studi lapangan yang telah dilaksanakan menunjukkan bahwa nahkoda menghadapi berbagai hambatan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya. Hambatan-hambatan tersebut, di antaranya:

1) Minimnya Tingkat Pendidikan Awak Kapal

Tingkat pendidikan, pengetahuan, dan pemahaman seorang nakhoda mengenai kondisi laut serta kapal yang dipimpinnya merupakan elemen krusial dalam menjamin keselamatan pelayaran. Umumnya, awak kapal memiliki latar belakang pendidikan terakhir pada jenjang SMA atau SMK, kemudian melanjutkan ke pendidikan pelayaran selama 3 hingga 6 bulan untuk memperoleh sertifikasi sebagai syarat bekerja di kapal. Namun, meskipun telah menjalani pelatihan tersebut, pemahaman mereka terhadap aspek teknis dan operasional pelayaran kerap kali masih terbatas. Hal ini juga diungkapkan oleh Bapak S. W, selaku nakhoda kapal, yang menyatakan bahwa meskipun latar belakang pendidikannya adalah sarjana ekonomi, ia telah mengikuti pendidikan khusus serta memiliki pengalaman lebih dari sepuluh tahun sebagai nakhoda. Berdasarkan pengamatan ini, penulis menilai bahwa untuk menjadi seorang nakhoda tidak cukup hanya mengandalkan pendidikan formal atau sertifikasi dasar semata. Seorang nakhoda dituntut untuk mengembangkan kompetensinya secara berkelanjutan, terutama dalam hal penguasaan sistem operasi komunikasi laut, perangkat lunak pelayaran, serta pemahaman teknis terhadap struktur alat mekanis kapal.[18] Penguasaan aspek-aspek tersebut sangat penting agar nakhoda tidak hanya mampu menjalankan fungsi navigasi secara prosedural, tetapi juga dapat bertindak cepat dan tepat dalam menghadapi situasi darurat atau kerusakan kapal. Oleh karena itu, pengembangan kapasitas nakhoda seharusnya menjadi bagian integral dalam sistem pelatihan maritim yang lebih komprehensif, agar kepemimpinan di atas kapal berjalan secara profesional, adaptif, dan mampu menjamin keselamatan pelayaran secara maksimal.

Tabel 2. Tingkat Pendidikan Awak Kapal

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Presentase
1	Sarjana / D IV	1	5 %
2	Diploma	3	15 %
3	SMK/SMA	16	80 %
	Jumlah	**20**	**100 %**

Sumber: Olahan Data Primer, 2025.

Berdasarkan informasi yang terdapat pada tabel diatas, terlihat bahwa terdapat satu orang nahkoda yang memiliki gelar sarjana (5%), tiga orang dengan pendidikan Diploma (15%), dan enam belas orang yang berpendidikan SMK/SMA (80%). Hal ini menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan dalam tingkat pendidikan antara nahkoda dengan anggota awak kapal lainnya, terutama jika dibandingkan dengan awak kapal yang memiliki latar belakang pendidikan SMA/SMK. Dari pendidikan yang disebutkan, kita dapat menilai sejauh mana mereka memiliki pengetahuan dan pemahaman mengenai peraturan yang berlaku dalam pelaksanaan tugas mereka, terutama yang berkaitan dengan penumpang dan barang. Pendidikan serta pengetahuan yang dimiliki oleh seorang nahkoda dan awak kapal mengenai aspek teknis dalam kegiatan pelayaran sangatlah penting untuk memastikan keselamatan

[18] S. W, Nakhoda Kapal Fery Umakalada, wawancara oleh penulis, 28 Agustus 2024.

dalam perjalanan, termasuk keamanan bagi para penumpang dan barang yang dibawa.

2) Rendahnya Pemahaman Tentang Peraturan Perundang-Undangan
Saat menjalani suatu pelayaran dan muncul peristiwa kriminal di kapal, nakhoda memiliki hak dan kewajiban untuk menyelidiki kejadian tersebut. Ini berlaku bagi segala dugaan tindak kejahatan yang dilakukan oleh penumpang maupun oleh anggota kru atau awak kapal itu sendiri. Definisi anggota kru atau awak kapal dapat ditemukan dalam pasal 1 (42) UU No. 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran yang menyatakan, "Anggota kru atau awak kapal adalah semua orang yang ada di kapal kecuali nakhoda". Dari penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa dalam rangka melaksanakan pelayaran kapal, harus ada daftar anggota kru kapal (Montreal) yang disusun dan disetujui oleh syahbandar. Kewajiban ini tercantum dalam pasal 145 UU No. 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran, yang menyatakan, "Setiap orang dilarang merekrut seseorang untuk bekerja di kapal dalam posisi apapun tanpa surat izin dan tanpa memenuhi kualifikasi serta dokumen pelaut yang diperlukan". Anggota kru atau awak kapal diwajibkan untuk memiliki pengetahuan, keterampilan, dan kompetensi di bidang masing-masing untuk menjamin keamanan dan keselamatan kapal selama melakukan pelayaran.

3) Kurangnya Kesadaran Dan Pemahaman Penumpang Tentang Aturan Diatas Kapal
Agar seorang nakhoda mampu menjalankan peran dan tanggung jawabnya dengan baik di tengah pelayaran, dukungan dari berbagai pihak, terutama awak kapal dan penumpang yang ada di atasnya, sangatlah penting. Salah satu cara untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan saat berlayar adalah dengan mematuhi semua aturan yang diberikan oleh nakhoda, seperti menempatkan barang bawaan pada lokasi yang telah ditentukan, serta mengikuti larangan-larangan yang ada, seperti larangan merokok di area dek, tidak membuang puntung rokok sembarangan yang dapat berpotensi menyebabkan kebakaran, dan larangan bagi penumpang untuk duduk di ring kapal atau pinggir kapal. Semua ini biasanya disampaikan melalui pengumuman ketika kapal mulai berlayar. Namun, dalam pengamatan penulis, masih terdapat penumpang yang enggan mengikuti arahan dari nakhoda melalui awak kapal, sehingga penempatan barang bawaan sering kali tidak diawasi oleh pemiliknya, yang mengakibatkan barang hilang atau tertukar. Ketika terjadi permasalahan seperti itu, banyak penumpang ragu untuk melaporkan kepada nakhoda agar bisa diadakan pengumuman atau pemberitahuan kepada seluruh penumpang. Mengenai larangan-larangan lainnya, penulis juga masih sering melihat beberapa penumpang merokok di ruang dek penumpang, serta ada yang tetap duduk di ring kapal. Menurut informasi yang diberikan oleh Raimundus, salah satu anggota awak kapal, situasi seperti ini sering kali terjadi, dan penumpang seringkali sulit untuk diatur, terutama mereka yang suka duduk di ring atau pagar kapal.
Untuk memahami kesadaran atau pengetahuan penumpang mengenai aturan yang berlaku dalam perjalanan ini, penulis melakukan pengamatan langsung, wawancara, serta memperoleh informasi dari kru kapal. Dari 30 penumpang yang dijadikan responden, terdapat dua orang yang pernah mengalami kerusakan pada barang mereka di kapal dan mendapat ganti rugi dari pihak terkait. Sementara itu, 28 penumpang lainnya juga mengalami masalah dengan kehilangan atau pertukaran

barang selama perjalanan. Beberapa barang yang di titipkan kepada kru kapal dan mengalami kerusakan akan tetap mendapatkan ganti rugi, sedangkan barang penumpang yang hilang atau rusak akibat kelalaian penumpang itu sendiri harus diterima dengan tulus, karena pihak kapal tidak bertanggung jawab untuk barang yang hilang atau rusak akibat kelalaian tersebut.

4) Masalah Cuaca Yang Menghambat Proses Pelayaran

Cuaca atau kondisi alam adalah faktor yang sangat memengaruhi keselamatan pelayaran. Sering kali nahkoda menghadapi tantangan saat berada di laut karena cuaca yang kurang bersahabat. Oleh sebab itu, seorang nahkoda harus memahami serta mengetahui perkembangan dan kondisi cuaca di area tersebut. Ini penting untuk menghindari cuaca yang tidak menguntungkan ketika kapal feri sedang dalam perjalanan di tengah laut. Dalam situasi seperti ini, pihak syahbandar sangat dibutuhkan untuk menetapkan apakah kapal feri diperbolehkan berlayar dalam kondisi cuaca tertentu atau tidak. D, Kepala Syahbandar Lewoleba, menegaskan bahwa semua kapal motor atau kapal feri tidak akan diizinkan untuk berlayar jika cuaca atau kondisi alam tidak mendukung. Biasanya, kondisi laut mulai memburuk dari bulan Desember hingga awal Maret. Hal ini dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal.[19] Dengan demikian, demi keselamatan pelayaran, faktor cuaca harus diperhatikan dan dipertimbangkan oleh semua pihak, terutama oleh mereka yang akan melakukan perjalanan.

Berdasarkan temuan dari lapangan, penulis menyadari bahwa hambatan dalam pelaksanaan tanggung jawab nakhoda terkait keselamatan barang tidak hanya disebabkan oleh faktor teknis, tetapi juga mencerminkan masalah struktural yang belum teratasi sepenuhnya oleh sistem pelayaran nasional. Pertama, isu mengenai rendahnya pendidikan awak kapal perlu diperhatikan dengan lebih serius. Sebagian besar awak kapal hanya mengikuti pelatihan singkat setelah menyelesaikan pendidikan di SMA/SMK, yang menunjukkan adanya pendekatan formal dalam memenuhi syarat kerja. Sertifikasi yang diperoleh dalam waktu singkat tidak menjamin kompetensi yang memadai, terutama dalam situasi darurat atau pengambilan keputusan penting di laut. Dalam konteks ini, penulis berpendapat bahwa pemerintah terlalu longgar dalam menetapkan standar pendidikan dan pelatihan bagi profesi penting seperti awak kapal, padahal keselamatan manusia dan barang sangat bergantung pada kesiapan mereka. Kedua, kurangnya pemahaman terhadap regulasi pelayaran menunjukkan bahwa pengetahuan hukum di sektor pelayaran masih sangat minim. Penulis mengamati bahwa UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran belum sepenuhnya dipahami oleh para pelaku di lapangan, termasuk nakhoda dan kru. Hal ini menciptakan celah dalam tanggung jawab hukum yang dapat merugikan penumpang, terutama dalam situasi kehilangan atau kerusakan barang. Kritik penulis berfokus pada lemahnya pengawasan dan bimbingan oleh otoritas pelabuhan serta tidak adanya mekanisme yang sistematik untuk sosialisasi hukum secara berkelanjutan.

Selanjutnya, masalah perilaku penumpang mencerminkan bahwa tanggung jawab keselamatan pelayaran seolah sepenuhnya dibebankan kepada nakhoda dan kru. Dalam prakteknya, rendahnya kesadaran hukum dan etika penumpang untuk mematuhi instruksi di atas kapal justru memperberat tanggung jawab nakhoda. Penulis

[19] D, Kepala Syahbandar Lewoleba, wawancara oleh penulis, 6 September 2024.

berpendapat bahwa ini menunjukkan ketidakseimbangan tanggung jawab antara penyedia layanan dan pengguna yang tidak pernah dibahas dalam kebijakan pelayaran publik. Seharusnya, edukasi bagi penumpang menjadi salah satu standar minimum pelayanan dari perusahaan pelayaran, bukannya dianggap sebagai hal yang opsional atau sekadar saran. Terakhir, soal cuaca, penulis tidak menyangkal bahwa ini adalah faktor eksternal yang sulit untuk diprediksi. Namun, perlu dicatat bahwa respons terhadap cuaca ekstrem seringkali bersifat reaktif, bukan antisipatif. Harus ada pemanfaatan teknologi informasi dan sistem peringatan dini yang terpadu, sehingga keputusan pelayaran tidak hanya bergantung pada penilaian subjektif dari pihak syahbandar. Oleh karena itu, dari keempat faktor yang diidentifikasi, penulis menilai bahwa inti permasalahan terletak pada lemahnya sistem pelayaran secara keseluruhan baik dalam hal regulasi, kompetensi sumber daya manusia, maupun budaya hukum pengguna jasa yang semua harus direformasi dalam rangka meningkatkan keselamatan dan tanggung jawab hukum yang seimbang dalam transportasi laut.

5. Kesimpulan

Berdasarkan kajian tentang pelaksanaan tanggung jawab nakhoda kapal feri dalam angkutan barang di jalur Waijarang–Bolok, terungkap bahwa dari segi prosedur, pelaksanaan tanggung jawab telah mengikuti ketentuan formal sebagaimana tertuang dalam peraturan, namun masih cenderung bersifat administratif-reaktif. Hal ini tampak dari pelaksanaan tanggung jawab yang lebih berorientasi pada pemenuhan syarat administratif seperti tiket dan klaim asuransi ketimbang pada kesadaran hukum dan upaya preventif untuk mencegah kerusakan atau kehilangan muatan. Pendekatan kontraktual yang sempit juga menunjukkan minimnya penerapan prinsip kehati-hatian dan perlindungan konsumen dalam pelayaran barang. Padahal, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran secara tegas menetapkan bahwa nakhoda adalah orang yang tertinggi dalam komando di atas kapal dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal, awak kapal, muatan, dan penumpang selama pelayaran. Dalam Pasal 137, disebutkan bahwa nakhoda memiliki tugas antara lain mengatur jalannya pelayaran, memastikan barang dimuat dan ditata dengan baik, serta melakukan pencatatan dan pelaporan apabila terjadi kerusakan atau kehilangan muatan. Dengan demikian, tanggung jawab nakhoda bukan hanya administratif, tetapi mencakup tanggung jawab hukum, teknis, dan sosial. Namun, pelaksanaan tanggung jawab tersebut dalam praktik masih menghadapi banyak hambatan, antara lain rendahnya kualitas SDM (mayoritas awak kapal hanya lulusan SMA/SMK dengan pelatihan singkat), kurangnya pemahaman terhadap regulasi pelayaran, lemahnya manajemen risiko, serta tidak adanya pengawasan dan audit yang ketat dalam proses muat-bongkar. Selain itu, pertumbuhan volume muatan sejak tahun 2018 tidak diimbangi oleh peningkatan sistem pengamanan, penggunaan teknologi pelacakan, maupun reformasi dalam sistem sertifikasi nakhoda dan awak kapal. Oleh karena itu, dibutuhkan transformasi menuju model tanggung jawab pelayaran yang profesional dan proaktif. Hal ini dapat ditempuh melalui: (1) reformasi sistem pendidikan dan sertifikasi awak kapal yang berorientasi pada kompetensi teknis dan hukum; (2) penguatan regulasi teknis tentang prosedur pengangkutan dan pengamanan muatan; (3) penerapan teknologi digital untuk pelacakan dan dokumentasi muatan secara transparan; dan (4) kolaborasi antara

pemerintah, operator kapal, dan konsumen dalam membangun sistem transportasi laut yang menjunjung prinsip kehati-hatian, akuntabilitas sosial, dan perlindungan hukum yang menyeluruh.

Referensi

Blegur, Yoseph, dan Ellyana Suryani. "Transportasi Laut dan Aksesibilitas Antarwilayah di Kabupaten Lembata." *Jurnal Bumi Lestari* 22, no. 2 (2022): 356–364. https://doi.org/10.24843/JBL.2022.v22.i02.p13.

Djalal, Hasymi. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Maritim Nasional Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, 2020.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Kuncoro, Mudrajad. *Transportasi dan Logistik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2018.

Listyarti, Retno, dan Ahmad Rifa'i. "Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dalam Perspektif Hukum Maritim." *Jurnal Hukum & Pembangunan* 50, no. 2 (2020): 325–342. https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no2.2563.

Miles, Matthew B., dan A. Michael Huberman. *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. Disunting oleh Johnny Saldana. California: SAGE Publications, 2014.

Pradono, Bambang Sapto. *Pengantar Transportasi Laut*. Jakarta: Erlangga, 2019.

Ramadhan, Ahmad. "Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Muatan Dalam Pengangkutan Laut Menurut Hukum Maritim." *Jurnal Hukum Lex Generalis* 3, no. 7 (2022): 521–530. https://doi.org/10.55637/jhlg.v3i7.1246.

Soekanto, Soerjono, dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Empiris*. Jakarta: Rajawali Pers, 2014.

Undang-Undang tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.