Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi
Volume 5 Nomor 1 Tahun 2025
p-ISSN 2963-3362, Hal 42-77
Available online at : https://ejurnal-stmt-malahayati.ac.id/index.php/JPMT

KEWAJIBAN PERWIRA NAVIGASI KAPAL DALAM MEMBANTU NAHKODA KAPAL SAAT BERLAYAR UNTUK MENJAMIN TERCIPTANYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

Capt Pantjdjatmika Rahmadarta, S.E., M.M., M.Mar
Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati Jakarta

Alamat: Marunda, Cilincing, Jakarta Utara, Daerah Khusus Jakarta 14150
Korespondensi penulis: **pancajatmika.mmar@gmail.com** *

ABSTRAK *:* Transportasi laut merupakan kegiatan pengangkutan orang atau barang melalui jalur laut menggunakan yang menggunakan moda transportasi sebagai alat angkut tersebut dan juga beberapa fasilitas Pelabuhan untuk menunjang kegiatan tersebut. Transportasi laut memiliki peran penting dalam perekonomian nasional dan juga Internasional, dan tyransportasi laut tidak hanya untuk mengangkut penumpang, tetapi juga untuk mengangkut barang dan ternak, dimana pada saat ini sekitar 80% dari volume perdagangan internasional diangkut melalui laut, lalu untuk menunjang kelancaran transportasi laut tersebut dibutuhkan alat angkut atau moda transportasi yang memadai dan tentu mendukung keselamatan penumpang dan barang barang yang diangkut. Moda transportasi laut dimaksud disebut dengan kapal, dan sebuah kapal untuk dapat menjadi sebuah alat transportasi laut haruslah diawaki oleh orang orang dengan jumlah yang cukup dan mempunyai keahlian dalam bernavigasi dikapal serta harus dipimpin oleh seorang yang mempunyai tanggung jawab penuh terhadap keselamatan kapalnya saat sedang berlayar, untuk itu pada saat kapal sedang berlayar seorang nahkoda dikapal akan dibantu oleh perwira perwira navigasi atau yang disebut mualim kapal yang dikapal terdiri dai 3 (tiga) mualim, yaitu mualim satu, mualim dua dan mualim tiga, dimana mereka semua mempunyai kewajiban untuk menjaga kapal tetap aman dan selamat selama berlayar. Kewajiban para perwira navigasi kapal (mualim) selama berlayar dilakukan antara lain dengan melaksanakan tugas jaga secara bergantian dari ketiga perwira navigasi kapal (mualim) tersebut yang mana telah diatur oleh IMO (international maritime organization) dalam salah satu pilar hukumnya yaitu pada konvensi STCW dan kode STCW (standar of training, certification and watchkeeping) 1978 as amandemen 2010 manila.

Kata Kunci : Nahkoda Kapal, Berlayar,Transportasi Laut

PENDAHULUAN

Transportasi laut saat ini telah menjadi kebutuhan yang penting dalam menunjang kegiatan distribusi barang dan juga perpindahan manusia, termasuk di Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh lautan, bahkan di dunia sekalipun kegiatan transportasi lauat salah satu penunjang penting dalam perdagangan global, dengan tujuan, dan untuk memudahkan berbagai macam aktifitas di atas laut diperlukan sebuah alat atau moda transportasi yang memadai dan memenuhi standar keselamatn dunia yang telah diatur

dalam SOLAS (safety of life at sea). Kapal laut merupakan sarana transportasi yang penting dalam aktifitas hubungan antara masyarakat dari pulau satu dengan pulau lainnya. Dan kapal untuk dapat berlayar dengan aman perlu diawaki oleh para perwira navigasi (mualim) serta seorang pemimpin yang mempunyai keahlian dan keterampilan yang sudah ditetapkan oleh IMO dalam salah satu pilar hukumnya yaitu STCW 1978 as amandemen 2010 manila. Pemimpin di atas kapal adalah Nakhoda. Nakhoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab penuh atas terlaksananya pelayaran yang baik berkaitan dengan keselamatan kapal, muatan, penumpang, keselamatan kru kapalnya serta memotivasi awak kapal agar selalu memperhatikan dan mematuhi ketentuan sistem manajemen keselamatan. Dalam Undang-Undang N0. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran mendefinisikan "Pemimpin kapal itu adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tetentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda yang dimiliki Nakhoda". 'Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku." "Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan.

Sebagai makhluk sosial manusia membutuhkan bantuan orang lain. Manusia akan selalu berusaha untuk memenuhi kebutuhannya dan memerlukan motivasi atau dorongan dari orang lain untuk mencapai apa yang menjadi tujuan hidupnya termasuk seorang pemimpin sekalipun, sabagai contoh seorang pimpinan organisasi atau perusahaan merupakan orang yang bekerja dengan bantuan dari para bawahannya, yaitu karyawan. Oleh karena itu, sudah menjadi kewajiban dari seorang pimpinan untuk mengusahakan agar para karyawan berprestasi. Kemampuan bawahan untuk dapat berprestasi disebabkan dengan adanya dorongan atau motivasi, demikian pula halnya dikapal, dimana nahkoda sebagai seorang pemimpin tertinggi dikapal juga perlu bantuan atau bekerja sama dengan para perwira navigasi kapal (mualim) untuk dapat melayarkan kapalnya dengan aman dan selamat sampai ditempat tujuan.

Dalam Undang-Undang N0. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran mendefinisikan "Pemimpin kapal itu adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tetentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda yang dimiliki Nakhoda". 'Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku." "Awak kapal adalah orang yang

bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil." Dan perwira navigasi kapal (mualim) mempunyai merupakan bagian dari awak kapal yang mempunyai tugas membantu nahkoda kapal untuk melayarkan kapal dengan aman dan selamat, kewajiban dari para perwira navigasi ini (mualim) ini sangat penting dan sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa salah satu kewajibannya adalah melakukan tugas jaga secara bergantian untuk mendapatkan posisi kapal dengan benar dan tepat, dengan waktu pembagian jam jaga telah diatur dengan baik pada salah satu pilar IMO (interational maitim organization) yaitu pada konvensi STCW dan STCW kode 1978 amandemen 2010., tremasuk kompetensi yang harus dimiliki oleh para perwira navigasi kapal (mualim) baiak keterampilan maupun keahliannya semua telah diatur dan ditentukan di STCW 1978 amandemen 2010 dengan standar keselamatan kapal. Sesuai hal tersebut di atas, maka peneliti terdorong untuk melakukan suatu kajian dengan judul "Kewajiban Perwira Navigasi Kapal Dalam Membantu Nahkoda Kapal Saat Berlayar Untuk Menjamin Terciptanya Keselamatan Transportasi Laut". Dimana dalam penulisan ini nanti akan dijelaskan dan diuraikan bersasarkan peraturan dan ketentuan yang terdapat dalam STCW (standar of training, certification and watchkeeping) standar standar keterampilan dan keahlian apa saja yang harus dimiliki oleh seorang perwira navigasi kapal (mualim), termasuk beberapa ketentuan atau peraturan yang ada pada Undang Undang nomor 21 tahun2008 tentang pelayaran, sehingga diharapkan dengan adanya tulisan ini pembaca benar benar mengerti dan paham apa saja kewajiban dari yang harus dilakukan oleh perwira navigasi kapal (mualim) dalam membantu nahkoda kapal saat berlayar untuk menciptakan keselamatan transportasi laut.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Kewajiban

Jika berbicara tentang kewajiban, setiap orang pasti sudah mendengarnya, mulai dari anak-anak hingga orang dewasa. Bahkan, kewajiban sudah sangat melekat dengan aktivitas atau kegiatan sehari-hari yang dilakukan oleh masyarakat. Kewajiban ini membuat seseorang tersadar bahwa kewajiban harus dikerjakan terlebih dahulu daripada hak. Pada dasarnya, di dalam setiap diri manusia pasti akan selalu ada kewajiban yang diikuti dengan hak, lalu apa yang dimaksud dengan kewajiban tentu sudah tidak asing bagi setiap orang. Kewajiban adalah suatu hal yang penting bagi manusia sebagai makhluk sosial. Setiap manusia memiliki kewajiban yang harus dilakukannya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kewajiban adalah sesuatu yang diwajibkan; sesuatu yang harus dilaksanakan atau keharusan, sementara jika merujuk pada buku

Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan (2018) oleh Tim Tunas Karya Guru, kewajiban adalah suatu tindakan yang herus dilakukan oleh tiap manusia dalam memenuhi hubungan sebagai makhluk individu, makhluk sosial, dan makhluk Tuhan. Kewajiban juga dapat bermakna sebagai beban atau tugas untuk melakukan sesuatu berdasarkan norma tertentu. Maka tanpa adanya kewajiban, maka seseorang akan sulit menentukan kegiatan apa yang harus lebih dulu dikerjakan, jadi, sudah seharusnya bagi setiap orang untuk mengetahui kewajiban dalam hidupnya, karena seseorang yang melakukan kewajiban biasanya akan lebih "dianggap" oleh setiap anggota masyarakat, dengan demikian jika diartikan secara umum, kewajiban adalah sebuah tindakan yang harus dikerjakan oleh seseorang, dimana setiap tindakan yang dikerjakan tersebut merupakan bentuk dari penuh rasa tanggung jawab dari permasalahan yang sedang terjadi, baik itu secara hukum atau moral, oleh sebab itu, kewajiban akan selalu melekat pada kehidupan manusia dalam melakukan sosial bermasyarakat, mulai dari anak-anak hingga orang yang sudah dewasa, namun untuk lebih memahami lagi apa yang dimaksud dengan kewajiban, maka akan ditampilkan beberapa erti kewajiban menurut para ahli, yaitu :

1. Prof. R. M. T. Sukamto Notonagoro mengungkapkan bahwa kewajiban adalah sesuatu hal yang harus dikerjakan oleh pihak-pihak tertentu dengan penuh rasa tanggung jawab serta dengan prinsip yang bisa dituntut secara paksa oleh pihak yang berkepentingan
2. Menurut John Salmond, kewajiban adalah suatu hal yang harus dikerjakan oleh seseorang dan jika tidak melakukan suatu hal tersebut, maka akan memperoleh sanksi.
3. Frederick Pollock mengatakan bahwa kewajiban sama dengan sebuah tugas dan dalam pengertian hukum, kewajiban adalah sesuatu hal yang bisa mengikat antara dua orang atau lebih secara hukum.
4. Menurut srijanti Pada prinsipnya, kewajiban adalah tindakan yang wajib dilakukan. Kewajiban menandakan suatu kewajiban, sehingga apa pun itu, jika dianggap sebagai kewajiban, harus dilaksanakan tanpa pengecualian
5. Menurut Sudikno Mertokusumo, kewajiban adalah tindakan atau aktivitas yang harus dilakukan oleh individu atau kelompok dalam rangka mematuhi norma atau peraturan yang ada dalam masyarakat. Kewajiban dapat berupa kewajiban hukum yang diatur oleh undang-undang atau peraturan, serta kewajiban moral yang berkaitan dengan prinsip etika atau tata krama dalam interaksi sosial dengan sesama manusia.

Dengan adanya arti dari kewajiban dari berbagai sumber tersebut, maka penulis membuat suatu kesimpulan tentang arti dari kewajiban, yaitu Kewajiban adalah segala aktifitas

atau kegiatan atau perbuatan yang harus dikerjakan atau dilaksakan oleh setiap individu berdasarkan norma dan ketentuan serta hukum yang ada, dengan penuh rasa tanggung jawab, tanpa harus menunggu disuruh atau diperintah lagi.

Pengertian Perwira

Pemahaman tentang arti dari kata perwira biasanya merupakan sinonim dari pemimpin dan kata perwira biasanya lebih berorientasi kepada organisasi militer atau kepolisian, yang mana kedudukan perwira pada organisasi tersebut merupakan suatu kedudukan yang tertinggi, setelah bintara dan tamtama yang paling bawah, dapat dikatakan pula golongan kepangkatan Perwira mengacu kepada mereka yang mempunyai otoritas atau kewenangan di instansi militer, penegakan hukum (kepolisian) untuk bisa memberi perintah operasional kepada anggota sebagai pimpinan, dan pada umumnya, perwira umumnya menerima pelatihan kepemimpinan dan manajemen, selain pelatihan yang berkaitan dengan spesialisasi mereka dalam unit militer yang dijurusi. Beberapa militer di negara maju bahkan mewajibkan gelar sarjana sebagai prasyarat untuk komisi menjadi perwira, termasuk juga di TNI atau POLRI, meskipun itu bukan suatu keharusan namun dianjurkan.

Namun jika merujuk pada suatu sikap, maka perwira dapat diartikan sebagai suatu sikap teladan dan pempimpin, sehingga dapat diartikan bahwa perwira adalah seorang pemimpin yang nantinya harus dapat menjadi teladan, panutan bagi anak buah maupun lingkungan kehidupan bermasyarakat, baik dalam bertutur kata dan bertingkah laku, dengan demikian seorang perwira selayaknya harus mempunyai sikap dan tingkah laku yang dapat menjadi teladan atau contoh yang baik bagi anak buahnya, untuk itu sebelum melakukan segala hal dalam berbuat atau melakukan perbuatan perwira haruslah selalu berfikir dengan cermat apakah perbutan tersebut dapat menjadi teladan atau contoh yang baik bagi anak buahnya atau lingkungannya, disini juga ditekankan bahwa seorang perwira haruslah mendahulukan akal untuk berfikir sebelum melakukan suatu perbuatan yang diharapkan tetap menjaga nama dan martabat mereka yang mempunyai predikat pemimpin.

Pengertian Navigasi

Secara umum navigasi adalah suatu cara untuk menentukan arah dan posisi perjalanan secara tepat, serta mengontrol arah perjalanan hingga mencapai tujuan dengan aman dan selamat, dan kata navigasi berasal dari bahasa Latin navis yang berarti kapal dan agere yang berarti mengemudi, sedangkan menurut kamus besar bahsa Indonesia (KBBI) navigasi memiliki beberapa pengertian, antara lain adalah :

- ilmu tentang cara menjalankan kapal laut atau kapal terbang;
- tindakan menempatkan haluan kapal atau arah terbang
- pelayaran; penerbangan

Navigasi memiliki beberapa kategori umum, yaitu navigasi darat, navigasi marin, navigasi aeronautik, dan navigasi angkasa, sehingga jika dikaitkan dengan jenis kegiatan, maka navigasi memiliki beberapa pengertian, di antaranya:

- Dalam bidang transportasi, navigasi adalah proses mengarahkan kapal, pesawat, atau kendaraan lainnya dari satu tempat ke tempat lain dengan aman dan efisien.
- Dalam bidang logistik, navigasi memungkinkan manajer untuk memantau perjalanan armada secara real-time.
- Dalam bidang website, navigasi adalah struktur yang mengandalkan link antar halaman untuk membawa pengunjung dari hal yang umum ke hal yang mendetail.
- Dalam bidang olahraga, navigasi termasuk orienteering dan navigasi pejalan kaki.
- Dalam bidang pencarian dan penyelamatan, navigasi darat digunakan untuk mencari dan menyelamatkan korban atau orang hilang di pegunungan dan hutan

Sedangkan dalam penulisan ini arti kata navigasi lebih difokuskan pada bidang transportasi, khususnya transportasi laut sehingga pemahaman lebih lanjut terkait arti dari navigasi pelayaran disini adalah suatu cara atau ilmu yang mempelajari atau mengajarkan bagaimana cara melayarkan kapal dari satu tempat ketempat lain dengan ekonomis dan aman, baik untuk kapal, awak kapak dan muatan serta lingkungannya, hal imi sabaimana yang terdapat dalam Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa navigasi adalah proses mengarahkan kapal dari satu titik ke titik lain dengan lancar dan aman, serta menghindari bahaya dan rintangan pelayaran.

Pengertian Perwira Navigasi Kapal (Mualim)

Dijelaskan sebelumnya bahwa perwira dapat diartikan sebagai suatu sikap teladan dan pempimpin, sehingga dapat diartikan bahwa perwira adalah seorang pemimpin yang nantinya harus dapat menjadi teladan, panutan bagi anak buah maupun lingkungan kehidupan bermasyarakat, baik dalam bertutur kata dan bertingkah laku, perwira lebih berorintasi terhadap kedudukan jabatan tertinggi dalam bidang militer atau kepolisian, namun dalam hal dunia non militer juga dikenal istilah atau sebutan perwira, karena sinonim dari perwira adalah seorang pemimpin, demikian pula halnya dikapal, diperlukan seorang pemimpin untuk dapat menoperasikan atau menjalankan kapal dari satu tampat ketempat lain dengna aman dan selamat,

sementara pemimpin tertinggi dikapal adalah nahkoda, dan nahkoda dikapal membawahi beberapa perwira yang ada dikapal, diantaranya adalah perwira bagain mesin yang bertugas mengatur dan memimpin para awak kapal bagian mesin agar mesin kapal dapat beroperasi dengan benar dan lancar tanpa ada kendala yang dapat mengakibatkan pelayaran kapal terganggu, lalu ada perwira bagian deka tau disebut juga dengan perwira navigasi dengan sebutan yang umum diduniapelayaran Indonesia yaitu mualim, mualim inilah yang membantu nahkoda kapal dalam hal kegiatan bernavigasi dilaut dengan cara melakukan dinas jaga secara bergantian untuk mendapatkan posisi kapal setiap saat sehingga kapal selalu tetap berada digaris haluan selama berlayar.

Keberadaan perwira kapal navigasi (mualim) sangatlah penting dalam membantu Nahkoda kapal, karena didalam organisasi kapal memang terdapat jabatan jabatan yang berjenjang bagi perwira navigasi kapal (mualim), dan semua pekerjaan dikapal telah didelegasikan kepada masing masing perwira navigasi kapal (mualim) sesuai dengan jabatannay yang mana hal ini telah diatur dalam konvensi STCW dan STCW code (standar of training, certification and watchkeeping) as amandemen 2010 manila, yang terdapat pada lampiran 1, resolusi I, chapter VIII watchkeeping, dimana pengaturan dinas jaga kapal telah ditetapkan dengan baik, diantanya nya mengenai standar kebugaran saat menjalankan dinas jaga atau tugas jaga dan prinsip prinsip umum tugas jaga navigasi serta perlindungan lingkungan laut, selain itu dikapal semua crew termasuk perwira navigasi kapal (mualim) bekerja dalam satu tim yang terkoordinasi dan dalam komandi nahkoda, sehingga dapat dikatakan bahwa nahkoda dalam melayarkan kapalnya dari satu tempat ketempat lain dengan aman dan selamat akan membutuhkan para perwira navigasi kapal (mualim) sebagai bagian dari tim keselamatan dan perwira navigasi kapal (mualim) dalam melaksanakan kegiatan dinas jaga kapal saat kapal berlayar juga harus selalu memauhi dan mengikuti arahan dan perintah dari nahkoda sebagai pemimpin tertinggi dikapal selama demi terciptanya keselamatan pelayaran.

Pengertian Nahkoda

Dikapal terdapat struktur organisasi dan komando yang telah diatur didalam berbagai peraturan salah satu nya adalah dalam Undang Undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran, yang menyatakan bahwa nahkoda adalah pemimpin tertinggi kapal, jadi secara umum Nahkoda adalah pemimpin tertinggi diatas kapal, berikut pengertian nahkoda menurut KBBI dan Undang Undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran :

a. Jika merujuk pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), nakhoda merupakan perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga.
b. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Jadi Nakhoda atau kapten kapal adalah seorang pelaut berlisensi yang memegang komando tertinggi dan tanggung jawab atas sebuah kapal.Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan dan efisensi operasi dari sebuah kapal, termasuk kelaiklautan, keselamatan dan keamanan, operasi kargo, navigasi, manajemen kru, serta kepatuhan hukum. Nakhoda juga bertanggung jawab atas orang dan kargo yang ada di atas kapal. Nakhoda bertugas memastikan bahwa kapal yang ia pimpin mematuhi peraturan lokal dan internasional, serta mematuhi kebijakan dari perusahaan dan negara tempat kapal tersebut didaftarkan. Sesuai peraturan, nakhoda bertanggung jawab atas aspek operasi kapal, seperti navigasi kapal, kebersihan dan kelaiklautan kapal, penanganan kargo di atas kapal, manajemen kru kapal, manajemen kas dan stok kapal, serta perawatan terhadap sertifikat dan dokumentasi kapal. Salah satu tugas penting nakhoda adalah untuk memastikan kepatuhan terhadap rencana keamanan kapal, sebagaimana yang diwajibkan oleh ISPS Code dari IMO.

- Pada pelayaran internasional, nakhoda juga bertanggung jawab untuk memenuhi persyaratan dari petugas imigrasi dan bea cukai lokal. Persyaratan imigrasi dapat meliputi situasi seperti penaikan dan penurunan penumpang, penanganan kru yang meninggalkan kapal, penggantian kru di pelabuhan, dan membuat akomodasi untuk kru kapal asing. Persyaratan bea cukai dapat meliputi deklarasi kargo, deklarasi stok kapal, deklarasi barang bawaan kru kapal, serta daftar kru dan penumpang kapal.
- Nakhoda pun bertanggung jawab apabila kapalnya atau kargo yang dibawa kapalnya rusak, serta apabila kapalnya menyebabkan kapal lain atau fasilitas lain rusak. Nakhoda bertindak sebagai penghubung untuk investigator lokal dan bertanggung jawab menyediakan catatan, laporan, pernyataan, serta bukti yang lengkap dan akurat. Contoh kerusakan yang dapat disebabkan oleh kapal meliputi tabrakan dengan kapal lain atau fasilitas lain, karamnya kapal, dan penyeretan jangkar. Sementara kerusakan kargo biasanya disebabkan oleh cuaca buruk, kerusakan air, pencurian, dan kesalahan saat penaikan/penurunan kargo oleh buruh bongkar muat.

Dengan demikian Semua orang yang ada di atas kapal, termasuk petugas, kru, dan penumpang, berada di bawah otoritas dan tanggung jawab nakhoda, terutama saat sedang berlayar. Terkait kesehatan, nakhoda bertanggung jawab untuk menangani masalah kesehatan yang menimpa penumpang dan kru kapal dengan menyediakan perawatan kesehatan secepat mungkin, melalui kerja sama dengan tenaga kesehatan di pelabuhan, atau jika dibutuhkan, mengevakuasi orang yang mengalami masalah kesehatan sesegera mungkin ke darat.

Dari pengertian nakhoda di atas, dapat dilihat bahwa nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga logikanya, siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah perintah nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nakhoda adalah pemimpin yang memegang kedudukan paling tinggi di kapal. Pengertian pemimpin disini bukan hanya menyangkut wewenang keahlian dan komando tertinggi, tetapi pemimpin disini juga berarti:

1. Memberi intruksi kepada semua staff;
2. Menunjukkan cara pelaksanaan;
3. Memotivasi kepada semua staff untuk melaksanakan pekerjaan sesuai aturan;
4. Memimpin ABK dengan contoh yang nyata;
5. Memperhatikan seluruh jajaran ABK;
6. Memberikan kesempatan kepada semua personel untuk berpartisipasi dalam mengambil keputusan;
7. Memberikan dukungan untuk munculnya kreativitas dalam pengembangan sistem

Pengertian Berlayar

Berlayar adalah kegiatan menggunakan layar atau bepergian dengan kapal atau perahu, namun berlayar juga bisa diartikan sebagai ketika kapal meninggalkan pelabuhan dan tidak sedang berlabuh atau terikat pada daratan, atau dapat juga dikatakan bahwa berlayar adalah perjalanan yang dilakukan oleh kapal yang membawa muatan baik barang maupun penumpang. Sebagaiaman juga disebutkan di dalam Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, berlayar adalah kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang di perairan dengan menggunakan kapal, dan berikut beberapa pengertian dari berlayar :

a. Berlayar adalah ketika kapal meninggalkan pelabuhan dan tidak terikat pada daratan, kandas, atau berlabuh jangkar KUHD)

b. Istilah “sedang berlayar”Berarti kapal tidak berlabuh jangkar atau tidak diikat pada daratan atau kandas. (P2TL 1972)

Dalam hal ini penulis mengartikan kata berlayar adalah keadaan dimana kapal sedang mempunyai laju terhadap air dengan menggunakan tenaga baik tenaga mesin, tenaga angin maupun tenaga mekanik lainnya dengan membawa muatan berupa barang dan penumpang atau kedua keduanya, menuju ketempat yang telah ditentukan atau suatu pelabuhan tujuan dengan aman dan selamat.

Pengertian Keselamatan

Keselamatan merupakan suatu kebutuhan yang harus dipenuhi oleh manusia, dalam berbagai sector kehidupan selalu diperlukan keselamatan, sehingga terdapat suatu moto “ safety first” atau utamakan keselamatan, termasuk dikapal pada saat sedang dalam suatu pelayaran juga sangat diperlukan bahwan ditekankan pentingnya keselamaan, lalu apa pengertian keselamatan, berikut dilansir dari beberapa sumber :

- Menurut kamus besar bahsa Indonesia (KBBI) keselamatan berarti keadaan selamat, kesejahteraan, dan kebahagiaan. Keselamatan juga dapat diartikan sebagai suatu keadaan aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun Pendidikan.
- Menurut Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan pelayaran adalah keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut: Angkutan di perairan, Kepelabuhanan, Lingkungan maritim.
- Menurut Suma'mur (1986) menerangkan definisi keselamatan adalah sarana utama untuk mencegah terjadinya cacat dan kematian sebagai akibat dari kecelakaan. Keselamatan umumnya didefinisikan sebagai evaluasi dampak dari adanya resiko kematian, cedera, atau kerusakan pada manusia atau benda.

Dari berbagai pengertian tersebut maka dapat dambil satu kesimpulan pengertian dari keselamatan secara umum adalah Secara umum keselamatan adalah suatu keadaan aman secara fisik, finansial, sosial, dan terhindar dari ancaman faktor-faktor yang menyebabkan kerugian ekonomi dan Kesehatan, sedangkan jika berkaitan dengan dunia transportasi laut dalam hal ini pelayaran, maka arti kata keselamatan pelayaran adalah sebagaimana yang tercantum dalam Undang Undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran yaitu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut: Angkutan di perairan, Kepelabuhanan, Lingkungan maritim

Pengertian Transortasi

Transportasi merupakan kegiatan mengangkat dan berpindah atau bergerak dari satu tempat ketempat lain, baik secara mandiri maupun menggunakan alat, dan saat ini transportasi telah menjadi tulang punggung dalam memfasilitasi pergerakan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain, membentuk suatu jaringan vital yang menghubungkan masyarakat secara global. Melalui berbagai sudut pandang, para ahli telah memberikan definisi yang bervariasi mengenai konsep transportasi:

a. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
b. Menurut KBBI, transportasi merupakan perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia ataupun mesin
c. Nasution (2008) memandang transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, menciptakan jalur komunikasi yang penting dalam menghubungkan berbagai wilayah.
d. Widari (2010) menyatakan bahwa transportasi adalah proses pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan manusia atau mesin, memungkinkan pencapaian tujuan dengan waktu dan biaya yang optimal.
e. Bowersox (1981) memandang transportasi sebagai proses perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana produk disampaikan ke lokasi tujuan yang diperlukan, dengan atau tanpa menggunakan sarana transportasi

Dari berbagai sudut pandang tersebut, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem atau proses yang memungkinkan pergerakan manusia dan barang untuk mencapai tujuan tertentu dengan efisien, efektif, dan aman. Definisi-definisi tersebut mencerminkan pentingnya transportasi dalam mendukung mobilitas manusia, pertumbuhan ekonomi, dan integrasi sosial di seluruh dunia, dan secara garis besar transportasi dibagi dalam 3 (tiga) kategori, yakni :

- Transportasi Darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang, seperti mobil, motot, sepeda dll
- Transportasi Udara adalah transportasi yang dilakukan melalui udara, dengan menggunakan pesawat terbang, helicopter, drone, dll. Yang memungkinkan untuk melakukan perpindahan orang, barang, dan surat . Pesawat terbang adalah sarana transportasi tercepat dan

karenanya paling cocok untuk pengiriman produk dalam rantai pasokan yang memerlukan pengiriman cepat dan gesit.

- Transportasi Laut adalah sebuah jenis kendaraan yang dirancang untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain melalui jalur laut. Jenis alat transportasi laut meliputi kapal, perahu, speedboat, kapal selam, dan kapal pesiar.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah yuridis normatif yang diteliti dengan melakukan penelitian terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Soejono dan Abdurahman (2003, 28) mengatakan metode yuridis normatif adalah metode pendekatan dengan menggunakan data-data kepustakaan, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliri atau mempelajari masalah dilihat dari segi aturan hukumnya, meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan. Bahan ini antara lain adalah peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan pelaksananya dan peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan regulasi-regulasi pelayaran lainnya. Adapun bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang terdiri atas buku-buku, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana (doktrin), kasus-kasus hukum, jurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir, yang berkaitan dengan permasalahan dalam pembahasan artikel ini. Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Nazir (2008, 84) deskriptif analitis yaitu dengan cara menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif, prosedur atau cara memecahkan masalah penelitian dengan cara memaparkan keadaan obyek yang diselidiki sebagaimana adanya, berdasarkan fakta-fakta yang aktual pada saat sekarang

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Persyaratan Perwira Navigasi Kapal (Mualaim)

Perwira adalah seseorang yang dapat menjadi tauladan didalam kehidupan, begitupun hal nya dikapal, keberadan perwira juga harus dapat menjadi tauladan didalam kehidupan dan organisasi, sehingga kehidupan dikapal dapat berjalan dengan disiplin dan tertib, ada beberapa kategori perwira yang ada dikapal berdasarkan jenis atau organisasi kerjanya, salah satunya adalah periwra navigasi kapal yang biasa disebut dengan mualim, dan untuk menjadi seorang perwira navigasi kapal (mualim) ini haruslah mempunyai beberapa persyaratan baik kemampuan dan keahlian serta ketermapilan yang dibuktikan dengan sertifikasi standar pada pelatihan

pelatihan yang diikutinya sesuai dengan konvensi STCW dan STCW code (standard of training, certification and watchkeeping), antara lain adalah :

a. Sertifikat keterampilan (certificate of proficiency), merupakan jenis setifikat yang harus dimiliki setalah melaksanakan atau mengikuti pelatihan standar minimum, terdiri dari :
   - BST (basic safett training).
   - MeFA (medical first aid)
   - MC (medical care)
   - AFF (advance fire fighting)
   - SCRB (survival craft and rescue boat)
   - RADAR-ARPA
   - ECDIS (electronics Charts Display and information system)
   - SAT (security awareness training)
   - SSO (security ships officer)
   - BRM (bridge resources manajemen)
   - BOCT (basic oil and gas tanker)
   - BLGT (basic ligufied gas tanker)
   - AOT (advance oil tanker)
   - ALGT (advance liguified gas tanker)
   - ACT (advabce chemical tanker)
   - CCM (crowd manajemen dan crisis manajemen and human behaviour)
   - IMDG (international maritime dangerous goods)
   - ISM (international safety manajemen)
   - Dan masig ada beberapa sertifikat keterampilan lain yang harus dimiliki oleh perwira navigasi kapal (mualim) sesuai dengan jenis dan kualifikasi kapal yang mereka jalani untuk saat bekerja.
b. Sertifikat keahlian (certifikat of competence), merupakan sertifikat yang wajib dimiliki oleh perwira navigasi kapal (mualim), dengan mengikuti Pendidikan dan pelatihan dengan durasi dan meteri pembelajaran sesuai dengan standar IMO (international maritime organization), berikut adalah jenis seertifikat keahlian sesuai dengan tingkatan yang paling sampai yang tertinggi, yakni :

- ANT- V (ahli nautika tingkat V)
- ANT-IV (ahli nautika tingkat IV)
- ANT-III (ahli nautika tingkat III)
- ANT-II (ahli nautika tingkat II)
- ANT-I (ahli nautika tingkat I)
- GMDSS (global maritime distress security sistym)
- GOC (general operators certificate)

Tugas Perwira Navigasi Kapal (Mualim)

Perwira navigasi kapal (mualim) mempunyai tugas utamanya yaitu membantu nahkoda dalam melayarkan kapal dari satu tempat (Pelabuhan) ke tempat (Pelabuhan) lain dengan aman dan selamat, berdasarkan keahliannya yang dimilikinya sesuai standar IMO (international maritime organization) melalui konvensi STCW dan STCW code (standars of training, certification and watchkeeping), selain tugas utamanya tersebut perwira navigasi (mualim) juga mempunyai tugas lain yang tak kalah penting sesaui dengan jabatannyanya dikapal, namun sebelum membahas tugas tugas lain perwira navigasi kapal (mualim) maka akan dijelaskan terlebih dahulu jabatan jabatan perwira navigasi kapal (mualaim), yang mana jabatan tersebut akan berkaitan dengan pekerjaannya selama beada dikapal, yaitu :

a. Perwira navigasi kapal ketiga (mualim tiga), adalah perwiran navigasi kapal (mualim) yang mempunyai kedudukan atau jabatan paling bawah dalam struktur organisasi kapal, dan biasanya mereka adalah para perwira perira muda yang baru selesai dilantik atau baru selesai melaksanakan Pendidikan dan pelatihan untuk mendapatkan sertifikat keahlian nautika tingkat III.

   Seorang perwira navigasi ketiga (mualim tiga) mempunyai tugas antara lain sebagai berikut

   - Mendapatkan posisi kapal dengan benar dan tepat selama kapal dalam pelayaran, sesuai dengan jam dinasnya (jam jaga), dimana jam jaga perwira navigasi ketiga (mualim tiga) berada diantara jam 08.00 sampai jam 12.00 dan jam 20.00 sampai dengan jam 24.00.
   - Menulis catatan kedalam buku jurnal harian kapal (logbook) segala hal yang terjadi berkaitan dengan jam jaganya selama berlayar.
   - Membantu nahkoda kapal dalam hal pemeriksaan, perawatan dan pemeliharaan alat alat keselamatan dikapal.
   - Membantu nahkoda kapal untuk melakukan pemeriksaan, pemeliharaan dan perawatan alat alat pemadam kebakaran dikapal.

b. Perwira navigasi kapal kedua (mualim dua) adalah perwira navigasi kapal (mualim) yang mempunyai kedudukan lebih tinggi atau lebih senior, dan perwira navigasi kedua (mualim dua) ini telah memiliki pengalaman dikapal, sehingga dalam tugasnya pun lebih besar dari pada yang sebelumnya, dan berikut adalah beberapa tugas dari perwira navigasi kapal kedua (mualim dua) yaitu :
   - Mendapatkan posisi kapal yang benar dan tepat selama dalam pelayaran sesuai dengan jam jaganya, dimana jam jaga perwira navigasi kedua (mualim dua) berada diantara jam 12.00 sampai dengan jam 16.00 dan pada jam 00.00 sampai dengna jam 04.00.
   - Menulis semua hal hal yang terjadi atau kejadian kedalam buku harian kapal (logbook) berkaitan dengan jam jaganya selama kapal berlayar.
   - Memeriksa dan memelihara serta merawat semua peralatan navigasi yang ada dikapal baiak peralatan navigasi konvensional maupun peralataaan navigasi elektronik, dengan benar dan tepat, sehingga peralatan navigasi tersebut dapat berfungsi dengan baik pada saat digunakan, termasuk peta peta laut dan koreksi koreksinya sesuai dengan berita pelaut Indonesia atau NtM.
   - Membuat route atau rancangan pelayaran dari Pelabuhan ke Pelabuhan, dengan benar dan tepat sesui dengan yang diperintahkan oleh nahkoda kapal.

c. Perwira navigasi kapal pertama (mualim satu), adalah perwira navigasi (mualim) tertinggi dalam kasta jabatan suatu organsasi kapal, dan mereka inilah calon calon pengganti nahkoda kapal, sehingga perwira navigasi pertama (mualim satu) merupakan seorang perwira yang dipersiapkan untuk menduduki jabatan sebagai nahkoda, sehingga mereka harus mempunyai pengalaman dan kemampuan yang banyak dalam hal bekerja dikapal, adapun beberapa tugas perwira navigasi pertama (mualim satu), yaitu :
   - Mendapatkan posisi kapal yang benar dan tepat selama dalam pelayaran sesuai dengan jam jaganya, dimana jam jaga perwira navigasi pertama (mualim satu) berada diantara jam 04.00 sampai dengan jam 08.00 dan pada jam 16.00 sampai dengna jam 20.00.
   - Menuliskan semua hal hal yang terjadi atau kejadian kedalam buku harian kapal (logbook) berkaitan dengan jam jaganya selama kapal berlayar.
   - Memeriksa, memelihara dan merawat semua peralatan bongkar muat dikapal agar selalu dapat beroperasi dengan benar dan lancar.
   - Memberikan perintah perintah kerja harian kepada para awak kapal melalui bosun atau serang untuk mejaga kapal tetap bersih dan rapi.

tugas perwira navigasi (mualim) juga telah dsebutkan didalam beberapa ketentuan atau peraturan yang berlaku, diantanya adalah :

a. Tugas perwira navigasi kapal (mualim) menurut Undang Undang no 17 tahun 2008, antara lain adalah :
   - Memberikan informasi apabila kapalnya tidak layak laut sebagaiman yang tertera pada pasal 128 (a) yang menyatakan "nahkoda dan atau awak kapal harus memberitahukan kepada pejabat pemeriksa kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
   - Perwira navigasi kapal (mualim) khususnya mualim satu dapat menggantikan nahkoda jika nahkoda berhalangan, sebagaiman yang tertera pada pasal 140 (1) yaitu "Dalam hal Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih yang bertugas di kapal sedang berlayar untuk sementara atau untuk seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, mualim I menggantikannya dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda"
   - Pasal 140 (2) "Apabila mualim I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak mampu menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mualim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai dengan sijil menggantikan dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda".
   - Pasal 140 (5) "Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disebabkan halangan tetap, Nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 137 ayat (1) dan ayat (3)".
   - Mentaati perintah nahkoda dikapal, sebagaimana yang tertera pada pasal 142 (1) "Anak Buah Kapal wajib menaati perintah Nakhoda secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda".

b. Tugas perwira navigasi kapal (muaim) menurut KHUD (kitab undang undang hukum dagang), antara lain adalah :
   - Pada pasal 341menyatakan "Perwira kapal adalah anak buah kapal yang oleh daftar anak buah kapal diberi pangkat perwira" dan
   - Pasal 341 (d) "Bila nakhoda berhalangan, atau bila ia ada dalam keadaan tidak mungkin untuk memimpin kapalnya, maka selaku nakhoda bertindaklah mualim pertama; dalam hal mualim pertama juga tidak hadir atau berhalangan, bila di kapal

ada seorang mualim atau lebih, yang berwenang untuk bertindak sebagai nakhoda, yang lebih tinggi dalam pangkat, kemudian dari mualim-mualim selebihnya yang lebih tinggi dalam pangkat, dan bila mereka juga tidak hadir atau terhalang, orang yang ditunjuk oleh dewan kapal"

c. Tugas seluruh perwira navigasi kapal (mualim) secara umum adalah sbb :
   - ❖ Bertugas menjaga kelaiklautan kapal, sebelum, selama dan setelah pelayaran.
   - ❖ Menjaga dan mengawasi pemuatan, penyimpanan, dan pengamanan kargo.
   - ❖ Bertugas mengawasi kegiatan bongkar muat.
   - ❖ Menjaga, merawat dan memelihara peralatan keselamatan kapal.
   - ❖ Melakukan inspeksi yang diperlukan.
   - ❖ Mengawasi dan memberikan pengajaran atau pelatihan kadet dek dikapal.
   - ❖ Menjaga dan merawat serta memelihara peralatan pemadam kebakana dikapal.
   - ❖ Menjaga dan merawat serta memelihara peralatan navigasi kapal.
   - ❖ Membuat passage plan (rancangan pelayaran).

Kewajiban Perwira Navigasi Kapal (Mualim) Selama Dalam Pelayaran

Saat kapal telah selesai melaksanakan kegiatan bongkar muat, maka kapal akan mulai melaksanakan kegiatan pelayaran, dimulai dengan melepaskan tali tali tambat kapal,hingga akhirnya kapal berada dilaut lepas dan setelah kapal berlayar dilaut lepas maka nahkoda akan memberikan perintah kepada para perwira navigasi kapal (mualim) untuk mengambil alih dalam hal melayarkan kapal, dan disitulah mulai timbul beberapa kewajiban yang harus dilaksanakan oleh para perwira navigasi kapal (mualim) tadi dalam hal membantu nahkoda kapal untuk melayarkan kapal dengan aman dan selamat, dan berikut adalah beberapamkewajiban para perwira navigasi kapal (mualim) selama dalam pelayaran, yaitu :

- ➢ Selalu memastikan kapal berada digaris haluan yang telah direncanakan.
- ➢ Mandapatkan posisi kapal setiap saat, agar kapal tetap berada pada route palayaran yang telah direncanakan.
- ➢ Wajib untuk selalu mengadakan pengamatan sebagaimana yang tertera pada aturan 6 (pengamatan) dari P2TL 1972 (peraturan pencegahan tubrukan kapal dilaut) tahun 1972.
- ➢ Memantau keadaan cuaca dengan selalu melihat berita cuaca.
- ➢ Memantau keadaan muatan selama pelayaran, dan memastikan muatan dalam keadaan aman dan terhindar dari kerusakan.

- Wajib menggunakan semua sarana yang ada dikapal selama dalam pelayaran, demi memastikan kapal selalu dalam keadaan aman terhadap kapal kapal lain dan juga dari bahaya bahaya navigasi pelayaran.
- Wajin mengisi buku harian kapal (logbook) semua peristiwa atau kejadian kejadian yang dialami atau dilakukan selama kapal dalam pelayaran.
- Wajib mengikuti latihan latihan yang diperintahkan oleh nahkoda kapal, seperti pelatihan pemadaman kebakaran dan pelatihan sekoci serta pelatihan lainnya.
- wajib menjaga situasi dan suasana dikapal untuk selalu dalam keadaan kondusif atau menjaga ketertiban dan keamanan selama dalam pelayaran.
- Wajib mentaati semua perintah dan instruksi yang diberikan oleh nahkoda kapal, terutama yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran.
- Wajin untuk segera menghubungi atau membeitahuan nahkoda kapal, jika selama dalam pelayaran mengalami keragua raguan dalam mengambil tindakan atau pada saat terjadi situasi yang dianggap krisis saat kapal dalam pelayaran.

Kewajiban Perwira Navigasi Kapal (Mualim) Saat Kapal berlabuh

Kapal berlabuh jangkar adalah keadaan kapal dimana sedang tidak berlayar atau tidak terikat tali didermaga, namun kapal berada didaerah kolam Pelabuhan atau diperairan lainnya dimana posisi kapal dalam keadaan berhenti (mesin induk kapal tidak beroperasi) dan kapal menurunkan jangkar kapal, sehingga kapal tdiam dan tidak bergerak karena tertahan oleh jangkar yang dihubungkan dengan rantai kapal. Kapal berlabuh jangkar dikarenakan beberapa hal, antara lain adalah :

- Kapal menunggu surat surat kapal setelah selesai kegiatan bongkar muat.
- Kapal menunggu untuk bunker (mengisi air tawar atau BBM).
- Kapal mengunggu tempat bersandar didermaga untuk kegitan bongkar muat setelah melakukan pelayaran.
- Kapal sedang dalam masa perbaikan (mesin atau perbaina lainnya) untuk memastikan kapal laik laut.

Pada saat kapal berlabuh ini para perwira navigasi kapal (mualim) juga mempunyai kewajiban kewajiban yang harus dilaksanakan, antara lain adalah :

- Melakukan pengamatan sekeliling dan mengatur tugas jaga secara bergantian, termasuk pengaturan tugas jaga anak buah kapal lain yang bertugas demikian, dengan selalu menjaga kapal terhindar dari tindakan criminal dari luar kapal.

- Memastikan kapal selalu tetap berada diposisi awal saat berlabuh jangkar (kapal tidak larat atau hanyut) dan memastikan kapal selalu tetap berada dalam jarak atau radius putar yang aman terhadap kapal kapal lain saat terjadi perubahan arus yang mengakibatkan kapal berputar sesuai arah arus.
- Selalu bersiap di alat komunikasi atau memberikan perintah kepada anak buah yang ditunjuk untuk selalu bersiap dialat komunikasi kapal, dan menghubungi atau menginagtkan kapal kapal lain yang mendekat atau berlabuh jangkar terlalu dekat dengan kapal, dalam rangka menghindari tubrukan.
- Wajib selalu berada dikapal (tidak meninggalkan kapal) kecuali atas izin atau perintah dari nahkoda untuk keperluan yang bisa ditoleris oleh nahkoda kapal.

Kewajiban Perwira Navigasi Kapal (Mualim) Saat Kapal di Dermaga.

Dermaga adalah suatu bangunan yang sengaja dibuat untuk tujuan kapal bertambat atau bersandar dengan diperlengkapi sarana atau peralatan kapal bertambat juga sarana untuk kegiatan bongkar muat barang atau penumpang, beberapa sarana dimaksud antara lain adalah :

- Sarana untuk mengikat tali kapal kedermaga agar kapal tidak bergerak yaitu bolder atau bentuk lain yang menyerupai dan dapat menahan bobot kapal dengan maksimal agar kapal tidak bergerak.
- Sarana untuk menahan benturan keras antara lambung kapal dengan bangunan dermaga yaitu fender atau bentuk lain yang menyerupai dan mampu untuk menahan badan kapal dari benturan sehingga meminimalisir atau mencegah kerusakan pada lambung kapal, selain fender juga ada alat serupa yang dimiliki oleh kapal untuk tujuan serupa yaitu dampra.
- Bagunan dermaga itu sendiri yang digunakan untuk merapat kapal dan kapal dapat melakukan kegiatan bongkar muat, untuk dermaga dapat terbuat dari berbagai jenis diantaranya adalah beton dan kayu atau yang lainnya yang berbahan kuat dan mampu menahan kapal serta tidak mudah rusak.

Lalu bagaimana kewajiban perwira navigasi kapal (mualim) saat kapal didermaga atau sedang bertambat didermaga, ada beberapa hal yang menjadi kewajiban para perwira navigasi kapal (mualim) saat kapal berada didermaga atau sedang bertambat didermaga, dimana sebuah kapal yang sedang berada didermaga biasanya sedang melakukan kegiatan bongkar muat, khsusunya kapal niaga, sehingga kewajiban para perwira navigasi kapal (mualim) saat kapal berada didermaga tentu juga akan berkaitan dengan kewajibannya terhadap kegiatan proses bongkar muat, yaitu :

- Wajib mengawasi seluruh kegiatan proses bongkar muat dan melakukan pencatatn pada buku harian kapal (logbook) segala katifitas atau kejadian yang ada, termasuk mencatat jumlah muatan yang telah dimuat atau dibongkar, jam kerja para buruh, operasional alat alat bongkar muat dan lainlain.
- Memestikan kapal dalam keadaan aman selama kegiatn bongkar muat, dengan melakukan pengecekan tali tali tambat kapal, dan menjaga tali tali kapal tersebut agar tidak terlalu kencang pada saat proses bongkar muatan atau terlalu kendor pada saat proses kegiatan muat.
- Memastikan seluruh peralatan bongkar muat beroperasi dengan lancar tanpa ada kendala, terutama peralatan bongkar muat milik kapal.
- Tidak meninggalkan kapal tanpa alasan yang jelas saat kapal berada didermaga, terutama saat proses kegiatan bongkar muat berlangsung.
- Wajib memeriksa setiap orang yang naik kekapal dan segera melaporkan kepada nahkoda apabila mendapatkan hal hal yang dapat menganggu ketertiban kapal.

Kewajiban Perwira Navigasi Kapal (Mualim) Dalam Membantu Nahkoda Untuk Menjamin Keselamatan Tranportasi Laut

Periwa navigasi kapal (mualiam) merupakan awak kapal (bab 1 pasal 1 ayat 40 UU n0 17 tahun 2008 tentang pelayaran " awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil), yang harus tunduk dan taat dengan perintah nahkoda, karena perwira navigasi kapal (mualim) bukanlah nahkoda tapi bagian dari awak kapal (bab 1, pasal 1, ayat 42 UU no 17 tahun 20089 tentang pelayaran " Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda) karena nhokoda kapal merupakan pemimpin teringgi diatas kapal (Bab 1, pasal 1, ayat 42 UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran " Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan) dan perwira navigasi kapal (mualim) diwajibkan untuk mempunyai kemampuan dalam hal bernavigasi dimana mereka sebelum menjadi perwira navigasi kapal (mualim) harus membekali diri dengan keahlian dan beberapa ketermapilan yang telah dipersyaratkan oleh konvensi STCW dan STCW kode 1978 as amandemen 2010 manila, navigasi sendiri sebagaimana yang tertera pada Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran dikatakan "Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari

bahaya dan/atau rintangan- pelayaran" dengan demikian keajiban perwira navigasi kapal

Berkaitan dengan kewajiban perwira navigasi (mualim) dalam membantu nahkoda kapal untuk menjamin keselamatan transportasi laut maka tidak akan terlepas dari tugas tugas perwira navigasi kapal (mualim), antara lain menjaga keselamatan kapal dan lingkungannya, sabagaiman yang terdapat dalam beberap pasal berikut ini dari Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentangv pelayaran, yakni :

- Pasal 122 "Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritime"
- Pasal 123 "Perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:
  - kepelabuhanan;
  - pengoperasian kapal;
  - pengangkutan limbah, bahan berbahaya, dan beracun di perairan;
  - pembuangan limbah di perairan;
- pasal 128 "Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal"
- pasal 135 "Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional"
- pasal 140 (1) "Dalam hal Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih yang bertugas di kapal sedang berlayar untuk sementara atau untuk seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, mualim I menggantikannya dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda"
- pasal 140 (2) "Apabila mualim I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak mampu menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mualim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai dengan sijil menggantikan dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda"
- pasal 140 (5) "Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disebabkan halangan tetap, Nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 137 ayat (1) dan ayat (3)"
- pasal 142 (1) "Anak Buah Kapal wajib menaati perintah Nakhoda secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda"

- pasal 145 “Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan’
- pasal 224 (1) “Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apa pun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar”
- pasal 227 “Setiap Awak Kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal”
- pasal 229 (1) “Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah, air balas, kotoran, sampah, serta bahan kimia berbahaya dan beracun ke perairan”
- pasal 230 (1) “Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya”
- pasal 230 (2) “Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur Pemerintah lain yang terdekat mengenai terjadinya pencemaran perairan yang disebabkan oleh kapalnya atau yang bersumber dari kegiatannya, apabila melihat adanya pencemaran dari kapal, dan/atau kegiatan lain di perairan”

sedangkan menurut konvensi STCW dan STCW code (standards of training, certification and watchkeeping) didalam regulasi VIII/2 disebuatkan :

- perwira yang bertugas melakukan tugas jaga navigasi bertanggung jawab untuk mengarahkan kapal dengan aman selama tugas jaganya, apabila mereka secara fisik hadir dianujungan navigasi atau lokasi yang terkait langsung seperti ruang peta atau ruang kendali anjungan disaat itu.
- Tugas jaga yang tepat dan efektif dilaksanakan demi keselamatan disaat itu, Ketika kapal berlabuh atau ditambatkan dan jika kapal membuawa muatan berbahaya maka organisasi tugas jaga tersebut emmpertimbangkan sepenuhnya sifat, jumlah pengemasan, dan penyimpanan ruangan bernahaya, dan kondisi khusus yang beralaku diatas kapal.

Dengan demikian perwira navigasi kapal (mualim) yang merupakan wakil dari nahkoda dikapal dalam menjaga kapal untukselalu dalam keadaan layak laut dan aman serta selamat dalam pelayaran diwajibkan memiliki keahlian dan keterampilan, sebagaiman juga yang tercantum dalam Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu :

- pasal 261 (1) “Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran dilaksanakan dengan tujuan tersedianya sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, dan bertanggung jawab serta memenuhi standar nasional dan internasional”
- pasal 261 (2) “Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mencakup perencanaan, penelitian dan pengembangan, pendidikan dan pelatihan, penempatan, pengembangan pasar kerja, dan perluasan kesempatan berusaha”
- pasal 262 (1) “Pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (2) diselenggarakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, atau masyarakat melalui jalur pendidikan formal dan nonformal”
- pasal 262 (2) “Jalur pendidikan formal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dalam jenjang pendidikan menengah dan perguruan tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”
- pasal 262 (3) “Jalur p endidikan n onformal merupakan l embaga pelatihan dalam bentuk balai pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran.

Sementara didalam konvesi STCW dan STCW code 1978 amademen 2010 manila mengatur tentang persyaratan yang haru dililiki oleh perwira navigasi kapal (muali) termasuk pembatasan bobot kapal (GRT) berdasarkan kompetensinya, yaitu :

- chapter II, section A-II/1, menyatakan standar minimum wajib sertifikasi perwira yang bertugas jaga melakukan jaga navigas pada kapal dengan tonase kotor 500 atau lebih, diharuskan menunjukkan kompetensi untuk melakukan tugas pada tingkat operasional, tanggung jawab dan kewajiban yang tercantum dalam kolom 1, tabel A-II/1
- memiliki setidaknya setifikat kemampuan penggunaan atau melakukan komunikasi radio VHF sesuai dengan persyaratan radio, dengan sertifikat yang dieluarkan oleh pejabat pemerintah setempat.
- Kemapuan dan pemahaman pelatihan dan pengalaman yang mencapai tingkat pengetahuann, pemahaman dan kemahiran teoritis yang diperlukan harus berdasarkan pada section A-VIII/2 bagian 4-1, mengenai prinsip yang harus diperhatikan dalam dalam melakukan jaga navigasi, dan juga harus mempertmbangkan persyaratan relevan dari bagian ini dan pedomannya yang diberikan dalam bagian B kode ini.

- Setiap kandidat sertifikasi diharuskan utnuk mempunyai bukti telah mencapai standar kompetensi yang dipersyaratkan sesuai dengan metode untuk mrnunnjukkan kompetensi yang tercantum dalam kolom 3 dan 4 tabel A-II/1
- Setiap calon yang akan disertifikasi sebagai perwira yang akan bertugas dalam tugas jaga navigasi kapal dengan tonase kotor 500 atau lebih yang tiugas pelayarannya sesuai dengan paragraph 2-2, peraturan II/1, merupakan dari dari program pelatihan yang telah disetujui dan memenuhi persyaratan bagian ini, harus mengikuti program pelatihan diatas kapal yang telah disetujui.

Dan secara umum kewajiban perwiran navigasi kapal (mualim) dalam membantu nahkoda untuk menciptakan keselamatan transortasi laut, yaitu :

- ❖ mematuhi dan menjalankan setiap perintah nahkoda baik pafa saat kapal berlayar, berlabuh maupun pada saat kapal sedang melaksanakan kegiatan bongkar muat dipelabuhan atau dermaga.
- ❖ menentukan atau mendapatkan posisi kapal secara berkala, sesuai dengan tugas jaga masing masing dianjungan pada saat kapal berlayar.
- ❖ Membuat route palayaran sesuai dengan perintah nahkoda dan membuat waypoint waypoint serta memberi tanda tanda terhadap bahaya navigasi yang ada sepanjang garis haluan kapal
- ❖ Selalu mengecek tangka muatan atau muatan kapal didalam palkah dengan memastikan muatan tetap terjaga dengan baik dan aman.
- ❖ Memelihara dan menjaga serta merawat peralatan keselamatan dikapal dan memastikan peralatan keselamatan dapat dioperasikan dengan baik dan benar.
- ❖ Bernavigasi kapal dengan aman dan selamat termasuk memiliki kemampuan melakukan pencegahan resiko bahaya tubrukan serta melakukan tindakan pencegahan bahaya tubrukan kapal sesuai dengan peraturan internasiona pencegahan tubrukan kapal dilaut tahun 1972.
- ❖ Berkwajiban menghindari atau mencegah tinadakan pencemaran dilaut sesuai dengan hukum maritime pollution 73/78.
- ❖ Berkewajiban merespon setiap keadaan darurat yang didapatkan selama melakukan tugas jaga dan melaporkan kepada nahkoda dengan segara.

Tindakan Hukum Bagi Perwira Navigasi Kapal (Mualim) Jika Terjadi Kecelakaan Kapal.

Perwira navigasi (mualim) merupakan perwiran yang bekerja diatas kapal dengan tugas membantu nahkoda untuk tetap menjaga kapal selalu dalam keadaan aman, dan mereka diharuskan untuk selalu tunduk dengan perintah nahkoda sehingga dalam malakukan kegiatan pekerjaan dikapal para perwira navigasi (mualim) ini harus selalu dalam komando nahkoda sebagai pemimpin teringgi dikapal dan demi terciptanya keselamatan pelayaran perwira kapal juga harus memahami aturan aturann untuk tindakan mencegah bahaya tubrukan kapal dilaut, yaitu P2TL 1972 (peraturan pencegahan tubrukan kapal dilaut), yang mana didalam aturan aturan tersebut disebutkan tugas perwira navigasi (mualim) selama tugas jaga navigasi untuk menghindari resiko bhaya tubrukan kapal, yaitu :

- Aturan 5 (pengamatan) "tiap kapal harus senantiasa mengadakan pengamatan yang baik, dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua alat alat yang ada dallam keadaan dan suasana yang lazim terdapat sehingga dapat dibuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi bahaya tubrukan"

  Penjelasan :

  - Dalam situasi dan kondisi apapun selama dalam pelayaran setiap kapal harus selalu mengadakan pengamatan, dan pengamatan dapat dilakukan dengan semua alat serta sarana yang ada dikapal.
  - Pengamatan dilakukan oleh perwira navigasi (mualim) dan dengan kemampuan serta keahliannya harus dapat dengan cepat menilai situasi yang ada untuk dengan cepat mengambil tindakan dalam rangka menghindari bahaya tubrukan.
  - Pengamatan untuk melakukan pengamatan yang baik juga berlaku bagi kapal yang sedang berlabuh jangkar, terutama bila terdapat arus kuat atau ada kapal lain yang melewatinya.
- Aturan 6 (kecepatan aman) "tiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman, sehingga dapat mnengambil tindakan yang tepat dan efektif untuk menghindari tubrukan dan dapat diberhentikan dalam jarak yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada"

  Penjelasan :

  - Dalam menentukan kecepatan aman harus memperhatikan beberapa factor, antara lain adalah :
    - ✓ Kemampuan olah gerak kapal khususnya yang berhubungan dengan jarak henti kapal serta kemampuan berputar kapal.

- ✓ Tingkat penglihatan pada saat sedangan berdinas jaga seperti halnya dimalam hari.
- ✓ Kepadatan lalulintas , termasuk kapal kapal nelayan.

- Perwira navigasi kapal (mualiam) pada saat melaksanakan tugas jaga laut harus memperhatikan factor factor tersebut diatas dalam melayarkan kapalnya, untuk dapat mengambil tindakan yang cepat dan tepat menghindari bahaya tubrukan kapal.

- Aturan 7 (bahaya tubrukan), perwira navigasi kapal (mualim) harus menggunakan seua sarana yang ada untuk menilai bahaya tubrukan, dan jika timbuk keragu raguan, maka dianggap aka nada bahaya tubrukan, dan perwira navigasi (mualim) harus mengambil semua tindakan yang benar dan tepat, termasuk penggunaan baringan dan radar untuk menghinndari adanya resiko bahaya tubrukan kapal.
- Aturan 14 (situasi berhadapan), pada saat dua kapal tenaga sedang bertemu dalam situasi berhadapan dan dapat menimbulkan adanya resiko bahaya tubrukan, maka perwira navigasi (mualim) yang melakukan tugas jaga saat itu harus mengambil tindakan sedini mungkin dan tepat guna dalam menghindari resiko bahaya tubruka, yaitu kedua kapal atau salah satu kapal yang melihat kapal lain harus merubah haluan kapal kekanan, sehingga kedua kapal akan saling bertemu atau berpapasan masing masing dilambung kiri atau lampu lambung warna merah jika malam hari.
- Aturan 15 (situasi berpotongan atau saling menyilang), jika kedua kapal tenaga sedang bergerak dan dalam situasi saling menyilang atau berpotongan dan dapat menimbulkan resiko bahaya tubrukan kapal, maka perwira navigasi (mualim) yang melihat kapal lain dilambung kanannya, harus menyimpang atau merubah haluan, dan jika keadaan mengijinkan harus menghindari untuk menyilang deadpan kapal lain tersebut, sedangkan perwira navigasi (mualim) yang melihat kapal lain berada dilambung kirinya diharuskan bertahan, namun perwira navigasi (mualim) tersebut harus tetap selalu mengadakan pengamatan sebagaimana yang ada pada aturan 5, untuk selalu menilai ada tidaknya situasi atau resiko bahaya tubrukan kapal, dan jika kapal yang lain yang diwajibkan untuk menghindar tersebut tidak melakukan tindakan apapun, maka sebagai perwira navigasi (mualim) dari kapal yang bertahan tadi bilamana menilai situasi benar benar terdapat resiko bahaya tubrukan kapal, maka dapat mengambil tindakan yang tepat guan untuk menghindari resiko bahaya tubrukan kapal.

Berdasarkan penjelasan dari beberapa aturan (pasal) yang ada pada peraturan internasional tentang pencegahan bahaya tubrukan tahun 1972 (p2TL-1972) tersebut, maka

perwira navigasi (mualim) memiliki tugas dan kewajiban yang tinggi dalam membantu nahkoda kapal saat kapal akan berlayar dan juga selama kapal sedang berlayar untuk mengindari terjadinya bahaya tubrukan atau kecelakaan kapal sehingga kapal selalu selamat dalam pelayaran dan juga dapat menjamin adanya keselamatn transportasi laut, lalu bagaimana jika bagaiman tindakan hukum bagi perwira navigasi kapal (mualim) jika terjadi kecelakaan kapal, tentulah pasti ada konsekuensi hukum yang harus dihadapi oleh para perwira navigasi kapal (mualim) tersebut, namun tetap memertimbangkan atau menilai seberapa besar tingkat kesalahan yang telah dilakukan oleh perwira navigasi kapal (mualim) serta juga memperhatikan bagaimana upaya upaya atau tindakan yang telah dilakukan oleh perwira navigasi kapal (mualim) tersebut untuk menghindari atau mengurangi resiko bahaya kecelakaan kapal serta bagaimana tindakannya dalam mengurangi dampak dari kecelakaant tersebut, seperti misalkan apakah perwira navigasi kapal (mualim) tersebut telah menghubungi atau memanggil Nahkoda sedini mungkin saat menilai adanya resiko bahaya tubrukan atau kecelakaan kapal, karena hal ini tentu akan mempengaruhi konsekuensi yang akan diterima oleh perwira navigasi kapal (mualim) tersebut, sebab sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa Nahkoda kapal adalah pemimpi tertinggi diatas kapal, dan segala hal yang berkaitan dengan keamana dan keselamatan kapal adalah tanggung jawab Nahkoda sebagai pemimpin teringgi dikapal, sebagaimana yang tercantum dalam Undang Undang pelayaran nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pada pasal 1(41) “Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan” dan juga pada pasal 137 (1) “Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan” dan pasal 137 (2) “Nakhoda untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) dan untuk kapal tradisional ukuran kurang dari GT 105 (seratus lima Gross Tonnage) dengan konstruksi sederhana yang berlayar di perairan terbatas bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan, termasuk dalam pasal 138 (1) sd (4) yang secara jelas menyatakn bahwa nahkoda wajib selalu berada diatas kapal, dan nahkoda wajib memastikan bahwa kapalnya laik laut sebelum berlayar sehingga didalam salah satu ayat tersebut juga menyatakan bahwa nahkoda berhak untuk menolak melayarkan kapalnya jika kapal tidak laik laut.

Tindakan hukum yang akan dihadapi oleh perwira navigasi kapal (mualim) jika terjadi kecelakaan kapal akan dilakukan setelah adanya putusan dari mahkamah pelayaran, karena mahkamah pelayaran adalah Lembaga hukum yang akanmembuat keputusan tentang status hukum dibawah naungan kementrian perhubungan sebagaimana yang tercantum dalam Undang Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pada pasal 1 (58) "Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan kecelakaan kapal", dimana mahkamah pelayaran melalui putusannya akan merekomendasikan putusan tersebut kepada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dan sanksi yang akan berlaku final adalah yang tercantum pada Surat Keputusan Menteri Perhubungan, dan rekomndasi putusan tersebut tentu berlandaskan pada Undang undang nomor 17 tahun 2008 tahun 2008, tentang pelayaran, dan berikut adalah beberapa contoh putusan yang telah direkomendasikan oleh mahkamah pelayaran terhadap beberapa perwira navigasi kapal (mualim) yang telah meyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, yang diambil dari beberap arsip putusan mahkamah pelayaran, yaitu :

1. Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tentang Kecelakaan Kapal Tenggelamnya LCT Bahana Putra, pada tanggal 17 Juni 2023 di Laut Maluku, Utara Pulau Mayau.

   Jum'at 16 Februari 2024, Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran melaksanakan sidang Pembacaan Keputusan tentang kecelakaan Tenggelamnya LCT Bahana Putra, pada tanggal 17 Juni 2023 di Laut Maluku, Utara Pulau Mayau, di Ruang Sidang lt.3 kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta. Sidang dilaksanakan pada pukul 09.00 WIB secara terbuka untuk umum dibuka oleh Ketua Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran Capt. Frederick H Roinwowan., dan yang menjadi anggota Tim Panel Ahli adalah Capt. Suhidman, M.Mar., M.M., Elfis, M.Mar.Eng., Andi Ike Rismayanti, S.T., Yanuar Prayoga, S.H., M.H., dan Sekretaris Tim Panel Ahli Gokmauli Naibaho, S.H. Sidang tanpa dihadiri oleh Terduga Mualim I Sdr. Yasiful Anam.

   Dalam sidang pembacaan keputusan Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran menyampaikan tentang Pendapat Mahkamah Pelayaran atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas, dokumen dan keterangan yang terdapat pada BAPP dan keterangan yang didapat dalam sidang, dimana penelitian dan pemeriksaan tersebut meliputi Tentang Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal, Keadaan Cuaca, Muatan dan Stabilitas Kapal, Navigasi dan Olah Gerak, Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Kapal,

Tentang Upaya Penyelamatan, Kesalahan dan Kelalaian, Hal-hal yang meringankan dan memberatkan pada saat terjadinya peristiwa kecelakaan kapal tersebut.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, dalam peristiwa Tenggelamnya LCT Bahana Putra, pada tanggal 17 Juni 2023 di Laut Maluku, Utara Pulau Mayau, beban dan kesalahan adalah dikarenakan kelebihan sarat (draft), dan ketinggian muatan melebihi batas maksimum yang mengacu pada stability booklet, yang menyebabkan mengalami kegagalan stabilitas (failure stability) dan kehilangan momen penegak menjadi penyebab kapal terbalik pada saat terjadi perubahan cuaca.

LCT Bahana Putra pada saat bertolak dari Pelabuhan Manokwari tujuan Pelabuhan Bitung, memuat alat-alat berat dan terdapat 5 (lima) unit Kontainer dengan ketinggian 2,6 meter, yang mengacu pada stability booklet tinggi muatan geladak maksimum 2 (dua) meter serta kapal mengalami kelebihan sarat (draft), bahwa mengatur dan mengawasi muatan merupakan tanggung jawab Terduga sebagai Mualim I, dan kelebihan sarat merupakan pelanggaran terhadap kelaiklautan dan keselamatan kapal, sehingga ada kesalahan profesi yang dilakukan oleh Terduga Mualim I.

Bahwa kecelakaan kapal LCT Bahana Putra merupakan tanggung jawab Nakhoda, namun dalam kecelakaan tersebut Nakhoda Sdr. Buchari Sahafin meninggal dunia sehingga kepada Nakhoda tidak dapat dibebani tanggung jawab atas kesalahan dan kelalaian.

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa Terduga Mualim I Sdr. Yasiful Anam telah lalai belum sepenuhnya melaksanakan kecakapan pelaut yang baik (good seamanship) sebagaimana amanat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2016 Tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan ayat (1) Proses Pemuatan di kapal harus dapat melindungi kapal, muatan dan awak kapal serta memperhatikan sarat kecakapan pelaut yang baik (good seamanship) dan ayat (2) Pemuatan tidak boleh melebihi batas markah garis muat yang telah ditentukan dalam sertifikat garis muat dan kapal harus dalam posisi tegak.

Sehingga Mahkamah Pelayaran memutuskan, menghukum Terduga Mualim I Sdr. Yasiful Anam dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut miliknya untuk bertugas sebagai perwira kapal di kapal-kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 4 (empat) bulan.

Demikian Keputusan Mahkamah Pelayaran tentang kecelakaan kapal Tenggelamnya LCT Bahana Putra, pada tanggal 17 Juni 2023 di Laut Maluku, Utara Pulau Mayau, yang

dibacakan oleh Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran dalam sidang Pembacaan Keputusan pada hari Jum'at tanggal 16 Februari 2024 bertempat di ruang sidang kantor Mahkamah Pelayaran, dan Keputusan ini akan direkomendasikan kepada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Adapun pengenaan sanksi yang akan berlaku final adalah pengenaan sanksi yang tercantum pada Surat Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Pengenaan Sanksi Administratif yang diterbitkan melalui Direktorat Perkapalan dan Kepelautan (DITKAPEL) Kementerian Perhubungan

2. Sidang pembacaan Pembacaan Keputusan Kasus Kecelakaan Kapal Kandasnya KM Sirimau.

   Jakarta, Senin, 07 Nopember 2022 pukul 09.15 WIB Mahkamah Pelayaran melaksanakan sidang pembacaan keputusan kasus kecelakaan kapal kandasnya KM Sirimau yang terjadi pada tanggal 17 Mei 2022 sekitar pukul 14.09 WITA di perairan Selat Boling pada koordinat 08° 15,311' S / 123° 21,166' T, sidang dibuka oleh ketua tim panel ahli Capt. Iman Satria Utama, MM dan dinyatakan terbuka untuk umum.

   Keputusan yang dibacakan oleh tim panel ahli secara bergantian tim panel ahli berpendapat bahwa kesalahan dan kelalaian dari penyebab kandasnya KM Sirimau di Selat Boling akibat kesalahan dan kelalaian dari faktor manusia (human error) yakni Mualim III saudara Marimbun Manurung yang didampingi oleh jurumudi jaga mendapat tugas jaga laut dari nakhoda sebagai perwira jaga, dengan kapal memiliki kecepatan full away rata-rata 9,8 knots pada putaran 420 RPM akan berbelok lebih kurang 2 NM sekitar 10-15 menit sesuai dengan rencana pelayaran, namun Mualim III terlalu cepat melakukan perubahan haluan kapal dari 039° menjadi 030° lalu 020°, 010° sampai kapal haluan 000° (utara), dimana alarm GPS berbunyi diyakinkan bahwa kapal akan mengubah haluan pada titik waypoint, namun tidak melakukan plotting posisi kapal terlebih dahulu, sehingga Mualim III tidak mengetahui bahwa kapal telah keluar dari garis haluan pelayarannya sehingga terjadi kandas, Mualim III Saudara Marimbun Manurung telah salah dan lalai bertindak tidak cakap dan tidak melaksanakan Master standing order dalam bernavigasi tidak sesuai dengan garis haluan pelayaran yang telah ditetapkan (passage plan), sebagaimana diamanahkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 384 alinea pertama yang berbunyi: "Selama Anak Buah Kapal berada dalam dinas di kapal, ia wajib melaksanakan perintah Nakhoda dengan seksama". Sedangkan Nakhoda dinyatakan tidak bersalah dalam bernavigasi dan berolah gerak karena telah sesuai dengan kebiasaan pelaut

yang baik (good seamanship) serta telah memenuhi kewajibannya sesuai Amanah pasal 342 alinea pertama KUHD sehingga Nakhoda dibebaskan dari beban tanggung jawabnya sebagaimana amanah Pasal 249 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *sedangkan Mualim III Saudara Marimbun Manurung dihukum administratif dengan dicabutnya sementara sertifikat keahlian pelaut untuk bertugas sebagai perwira kapal di kapal-kapal niaga berbendera Indonesia selama jangka waktu 3 (tiga) bulan.*

3. Sidang Pembacaan Keputusan Mahkamah Pelayaran Tentang Kecelakaan Kapal Kandasnya Tongkang (TK) Pacific 3001 Yang Ditunda Kapal Tunda (KT) Pacific One Pada Tanggal 22 Januari 2023 Sekira Pukul 18.30 WIB di Perairan Sekitar Tanjung Sauh Kabil.

Senin 15 Januari 2024, Tim panel Ahli Mahkamah Pelayaran melaksanakan sidang Pembacaan Keputusan tentang Kecelakaan kapal Kandasnya Tongkang (TK) Pacific 3001 Yang Ditunda Kapal Tunda (KT) Pacific One Pada Tanggal 22 Januari 2023 sekira Pukul 18.30 WIB di Perairan Sekitar Tanjung Sauh Kabil, di Ruang Sidang lt.3 Kantor Mahkamah Pelayaran, Jakarta. Sidang dilaksanakan secara terbuka untuk umum dibuka oleh Ketua Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran Capt. Suhidman, M.Mar., pada pukul 09.00 WIB dan yang menjadi anggota Tim Panel Ahli adalah Capt. Frederick H Roinwowan., Iryanto Laisa, M.Mar.Eng., Andi Ike Rismayanti, S.T., Yanuar Prayoga Warsadi, S.H., M.H. dan Sekretaris Tim Panel Ahli Dendi Darmawansyah, S.H. Sidang dihadiri secara daring oleh Terduga I Nakhoda Kapal Tunda (KT) Pacific One Sdr. Delvi Guswendri dan perwakilan perusahaan dari PT Bahtera Maju Selaras melalui aplikasi Zoom meeting dan tanpa dihadiri oleh Terduga II Mualim I, Sdr. Andika Putra.

Dalam sidang pembacaan keputusan Tim Panel Ahli Mahkamah Pelayaran menyampaikan tentang Pendapat Mahkamah Pelayaran atas dasar penelitian dan pemeriksaan secara seksama terhadap berkas, dokumen dan keterangan yang terdapat pada BAPP dan keterangan yang didapat dalam sidang, dimana penelitian dan pemeriksaan tersebut meliputi Tentang Kapal, Dokumen Kapal dan Awak Kapal, Keadaan Cuaca, Muatan dan Stabilitas Kapal, Navigasi dan Olah Gerak, Tentang Sebab Terjadinya Kecelakaan Kapal, Tentang Upaya Penyelamatan, Kesalahan dan Kelalaian, Hal-hal yang meringankan dan memberatkan pada saat terjadinya peristiwa kecelakaan kapal tersebut.

Dan berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas dalam kecelakaan kapal kandasnya TK Pacific 3001 yang ditunda KT Pacific One pada tanggal 22 Januari 2023

sekira pukul 18.30 WIB di perairan sekitar Tanjung Sauh Kabil - Batam pada koordinat 01°02.948' U / 104°09.485' T, maka disimpulkan hasil dari pemeriksaan kecelakaan kapal bahwa Terduga I Nakhoda dalam menentukan posisi kapal berlabuh jangkar di luar zona perairan berlabuh yang ditentukan, sehingga kapal berada pada di titik/jarak yang tidak aman terhadap bahaya navigasi yang ada, yaitu kurang aman dari lingkar putar kapal/tongkang, sehingga dinilai telah bertindak tidak sesuai dengan Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Juncto Pasal 46 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 129 tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran Di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan, yang berbunyi "Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib berlabuh pada lokasi daerah labuh kapal yang sudah ditetapkan, dengan pengawasan oleh Syahbandar setempat.", dan serta tidak sesuai dengan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship) karena kapal berlabuh jangkar dengan jarak 0,2 NM dari perairan dangkal tidak aman dari yang seharusnya yaitu 3 (Tiga) kali lingkaran putar kapal, sesuai Amanah Pasal 342 Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik ".

Dan bahwa Terduga II Mualim I yang bertugas jaga saat kejadian telah lalai melaksanakan tugas pengamatan keliling, pengecekan rutin posisi kapal, tidak melaksanakan Master Standing Order. sehingga dinilai telah bertindak tidak sesuai dengan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship), sesuai amanah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 142 ayat (1) yang berbunyi "Anak Buah Kapal Wajib menaati perintah Nakhoda secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda".

Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kesalahan dan kelalaian dari penyebab Kandasnya TK Pacific 3001, terdapat kesalahan faktor manusia (human error) yaitu kesalahan dalam menentukan posisi/titik berlabuh yang aman, sehingga Terduga I Nakhoda KT Pacific One Sdr. Delvi Guswendri dinilai lalai tidak melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship) sesuai amanat Pasal 193 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Juncto Pasal 46 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 129 tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan dan Terduga II Mualim

I KT Pacific One Sdr. Andika Putra, dinilai telah bersalah tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai Perwira Dinas Jaga Laut, sehingga dinilai tidak melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship), sesuai amanat Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 142 ayat (1).

Sehingga Mahkamah Pelayaran memutuskan untuk memberikan sanksi kepada Terduga I Nakhoda, Sdr. Delvi Guswendri, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen dengan Sanksi Peringatan, dan dikarenakan Terduga II tidak pernah hadir dalam sidang maka Mahkamah Pelayaran memberikan sanksi secara In Absentia kepada Terduga II Mualim I, Sdr. Andika Putra, memiliki Sertifikat Pelaut Ahli Nautika Tingkat III Manajemen dengan mencabut sementara Sertifikat Keahlian Pelaut tersebut untuk bertugas sebagai Perwira Kapal di kapal-kapal niaga selama jangka waktu 3 (Tiga) bulan.

Dan masih banyak lagi putusan putusan mahkamah pelayaran terhadap kelalaian para perwira navigasi kapal (mualim) dalam melayarakan kapalnya dengan aman dan selamat, namun sebagaimana diambil beberapa contoh kasus atas putusan mahkamah pelayaran diatas, tindakan hukum atau sanksi yang diberikan terhadap para perwira navigasi kapal (mualim) yang lalai tersebut dalam bernavigasi sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal bersifat sanksi administrative atau pembekuan maupun pencabutan sertifikat keahlian pelaut (ahli Nautika Kapal), hal ini tentu saja sesaui dengan penjelasan sebelumnya bahwa para perwira tersebut saat diatas kapal adalah sebagai pembantu nahkoda dalam bernavigasi yang aman dan aman, sehingga jika terjadi kecelakaan kapal selama tidak menimbulkan korban jiwa, ada kemungkinan mahkamah pelayaran hanya akan menjatuhkan sanksi administrative atau juga denda sedangkan tindakan hukum perdata ada kemungkinan akan dilanjutkan ke persidangan perdata, namun lain halnya jika suatu kecelakaan kapal terjadi korban jiwa, tentu ada konsekuensi pidana yang akan dijatukan terhadap perwira navigasi kapal (mualim) dan nahkoda kapal, tapi sekali lagi hal tersebut harus melalui rekomendasi mahkamah pelayaran selaku pengadil satu satunya dalam penanganan terhadap kecelakaan bidang maritime atau pelayaran

KESIMPULAN

Kapal merupakan salah satu moda transportasi laut yang saat ini banyak digunakan sebagai sarana angkutan barang dan penumpang antar pulau maupun antar negara bahkan antar benua, dan sebuah kapal agar dapat beroprasi atau berlayar dengan aman dan selamat haruslah

diawaki oleh mereka yang telah memiliki keterampilan dan keahlian yang telah diatur pada konvensi STCW dan STCW code (standards of training, certification and watchkeeping) 1978 amandemen 2010 manila, terutama para awak kapal dengan jabatan sebagai perwira navigasi (mualim) yang secara rinci dan tegas harus memiliki kualifikasi standar pelatihan dan Pendidikan serta keterampilan dengan dibuktikan dengan sertifikasi terhadap pelatihan yang telah dilaluinya, karena memang tugas dari pada perwira navigasi kapal (mualim) adalah membantu nahkoda pada saat kapal sedang berlayar, dengan cara :

- Selalu mencari dan mendapatkan posisi sejati kapal, sehingga kapal selalu berada pada garis haluan yang telah dibuat dipeta sebelum kapal berlayar menuju ke tempat atau pelabuhan tujuan, sebagai mana yang telah diatur konvensi STCW 1978 amandemen 2010 manila yaitu pada resolusi 1 chapter VIII watchkeeping
- Selalu melakukan tugas jaga dengan benar dan tepat selama kapal berlayar sebagaimana yang terdapat pada International preventing collision regulation at sea 1972 atau P2TL 1972 (peraturan pencegahan tubrukan kapal dilaut) tahun 1972, diantara harus melakukan :
  - Pengamatan sesuai dengan aturan 5 dimana setiap kapal dalam hal ini perwira jaga navigasi (mualim) diharuskan selalu mengadakan pengatan dalam segala kondisi cuaca dan penglihatan.
  - Memperhatikan kecepatan aman sesuai dengan aturan 6, yang mengharuskan kepada perwira jaga navigasi (mualim) untuk memperhatikan kecepatan aman pada saat berlayar dengan memperhatikan situasi dan kondisi perairan pelayaran.
  - Menilai dan mengambil tindakan untuk menghindari adanya resiko baya tubrukan sedini mungkin sebagai mana aturan 7.
  - Memperhatikan kapal yang akan disusul atau yang kapal yang akan menyusul sebagaimaa yang ada pada aturan 13, dalam upaya untuk menghindari resiko bahaya tubrukan.
  - Memperhatikan dan selalu mengamati kapal yang ada dihadapannya sebagai mana aturan 14 (situasi berhadapan) dalam upaya menhindari resiko bahaya tubrukan.
  - Aturan 15 (bersilanhan atau berpotongan) yang mewajibkan setiap perwiran navigasi jaga (mualim) untuk menilai ada atau tidaknya bahaya tubrukan serta melakukan tindakan yang tepat guna bendasarkan aturan 16 dan 17 dalam upaya menghindari bahaya tubrukan kapal.

Dengn telah diaturnya atau diberikan starndar keterampilan dan keahlian bagi perwira navigasi kapal (mualim) untuk bekerja diatas kapal serta telah diatunya beberapa tindakan menhindari bahaya kecelakaan kapal, maka diharapkan perwira navigasi kapal (mualaim) akan memiliki keahlian dan kepedulian dalam membantu nahkoda dikapal dalam elayarkan kapal yang aman dan selamat sampai tujuan, karean jika perwira navigasi kapal (mualim) lalai dalam membantu nahkoda untuk bernavigasi (berlayar) maka akan menghadapi konsekuensi hukum dengan terlebih dahulu dilakukan persidangan di mahkamah pelayaran untuk mengetahui seberapa besar tingakat kesalahan yang telah dilakukan oleh perwira navigasi kapal (mualim) tersebut, yang mana hasil putusan tersebut nantinya merupakan rekomendasi dari mahlama pelayaran hukuman apa yang pantas diberikan oleh perwira navigasi kapal (mualim) tersebut, namun sebagaiman dijelaskan bahwa para perwira navigasi kapal ini adalah sebagai pembantu nahkoda dikapal, maka rekomendasi hukuman lebih berupa sanksi administrasti berupa :

- Pembekuan sertifikat keahlian (ijazah laut) untuk sementara waktu, jika kesalahan yang dilakukan tidak berupa kesalahan yang berat.
- Pemcabutan sertifikat keahlian (ijazah laut) secara permanan, jika kesalahan yang dilakukan berupa kesalahan berat.
- Penuntutan saknsi perdata atau bahkan pidana, jika kesalahan yangdilakukan sangat berat atau bahkan mengakibatkan menghilangnya nyawa penumpang atau awak kapal lain yang ada dikapal tersbeut.

Dengan dipatuhinya aturan jaga oleh para perwira kapal (mualim) pada saat kapal berlayar, serta selalu mematuhi dan mengikuti perintah nahkoda serta memiliki kemampuan yang disyaratkan oleh konvensi STWC dan STCW code as amandmens 2010 manila, maka diharapkan kewajiban para perwira navigasi kapal (mualim) dalam membantu nahkoda saat kapal berlayar dapat berjalan dengan benar dan tepat sehingga keselamatan transportasi laut dapat terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

Referensi Buku

- E. Kartini, 2015, Hukum Maritim, Akademi Maritim “Djadajat”
- Nazir, M. (2008). MetodePenelitian. Jakarta: Ghalia
- Kartono, Kartini. 1985. Pemimpin dan Kepemimpinan. Jakarta: Rajawali Press,
- Hussyen Umar, 2021, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Faustino. 2004. Pemimpin dan Kepemimpinan. Jakarta: Ghalia Indonesia

- Salim, A. (1993). Manajemen Transportasi. Jakarta: Grafindo Persada.
- Soejono dan Abdurahman. (2003). Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ijat Danajat, 2013, *Hukum Maritim, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia*
- Soekardono. (1991). Hukum Perkapalan Indonesia. Surabaya: Usaha Nasional.
- Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, 2004, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Cetakan ke-8 PT. Raja Grafindo Persada

Referensi Peraturan

a. Undang Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
b. Kitab Undang Undang Hukum Dagang
c. Safety of Life at Sea 1974
d. Standard of Training, Certificatian and Watchkeeping 1978, amandemen 2010
e. Collusion Regulation Prevention at Sea 1972
f. Prevention Maritime Pallution at Sea 1973/1978

Referensi Media Online

a. Wikipedia
b. Google Search
c. KBBI online.