

Tanggung Jawab Nakhoda KM Sabuk Nusantara 62 Atas Kerusakan Terumbu Karang di Pulau Mius Mangara Kabupaten Raja Ampat

Fijkar Wailisaholong^{1*}, Ani Wijayati², Gindo L. Tobing³

¹²³Program Pascasarjana Fakultas Hukum, Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

*Korespondensi: fiskarwailisaholong23@gmail.com

*Corresponding author

Article info

Received: Sep 8, 2023

Revised: Oct 25, 2023

Accepted: Nov 7, 2023

DOI: <https://doi.org/10.31599/krtha.v17i3.2893>

Abstract : *This research was conducted to know and analyze related to the captain's responsibility for the sinking of KM Belt Nusantara 62 and the settlement of coral reefs/compensation from the perspective of the Minister of Marine Affairs and Fisheries Regulation Number 28 of 2020 concerning Procedures for Dispute Resolution in the Management of Coastal Areas and Small Islands. This study also uses qualitative research methods with a normative approach where researchers conduct case studies (Case Research), data obtained by researchers related to events through shipping court decisions number: HK.212/05/IV/MP.2022 regarding KM ship accidents. Nusantara Belt 62 in the waters west of Yefmi island and the waters of Gag island in Raja Ampat. Based on data exposure and analysis, the results of the study can be concluded as follows, namely: 1) There are 3 forms of accountability of the Nakhoda KM Belt Nusantara for damage to coral reefs and 2) based on the Regulation of the Minister of Marine Affairs and Fisheries Number 28 of 2020 concerning Procedures for Dispute Resolution in the Management of Coastal Areas and Small Islands, compensation for KM Belt Nusantara 62 can be made through litigation (court) and non-litigation (outside the court).*

Keywords : *Responsibility of the Captain, Damage to Coral Reefs, the Smallest Islands*

Abstrak : Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui dan menganalisis terkait dengan tanggung jawabnya nakhoda atas karamnya KM Sabuk Nusantara 62 dan penyelesaian terumbu karang/ganti rugi dilihat perspektif Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Ada pun penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan normatif di mana peneliti melakukan studi kasus (Case Research), data yang diperoleh peneliti terkait kejadian melalui keputusan mahkamah pelayaran nomor: HK.212/05/IV/MP.2022 tentang kecelakaan kapal kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di perairan sebelah barat pulau Yefmi dan perairan pulau Gag di Raja Ampat. Berdasarkan paparan data dan analisis, hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut, yaitu: 1) Adanya 3 bentuk pertanggungjawaban Nakhoda KM Sabuk Nusantara atas kerusakan terumbu karang dan 2) berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 tentang Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil,



ganti rugi KM Sabuk Nusantara 62 dapat dilakukan melalui litigasi (pengadilan) dan non litigasi (luar pengadilan).

Kata kunci : Tangungjawab Nakhoda, Kerusakan Trumbu Karang, Pulau-Pulau Terkecil

I. PENDAHULUAN

Pada saat ini, transportasi laut merupakan moda transportasi yang paling populer dan sering digunakan. Hal ini karena hemat biaya, mampu mengangkut banyak barang dan dapat mengakses lokasi yang tidak dapat diakses dengan cara lain. Seperti yang dilaporkan oleh Badan Pusat Statistik, jumlah pengguna kapal domestik di Indonesia meningkat dari lima belas juta pada tahun 2021 menjadi 17,82 juta pada tahun 2022,¹ melonjak 18,85%² dari tahun sebelumnya. Untuk memastikan kelancaran perjalanan laut, keamanan dan kenyamanan harus menjadi pertimbangan utama.

Selama masa pemerintahan Joko Widodo, pemerintah telah meningkatkan upayanya dalam transportasi laut. Tidak hanya digunakan untuk distribusi kebutuhan dan layanan di kota-kota, tetapi transportasi laut diperlukan untuk menghubungkan bagian negara yang terpencil dan hampir tidak dapat diakses dan untuk menyediakan transportasi ke negara lain untuk kebutuhan manusia seperti bisnis, pendidikan, dan kesenangan. Ada pemberian perhatian khusus dari pemerintah dalam jenis transportasi ini yang juga membutuhkan peraturan khusus, seperti aturan operasi dan pendaftaran kapal, jenis kapal yang sesuai dengan gaya berlayar, dan pemilihan kapten dan personel yang profesional untuk keselamatan pelayaran.

Keselamatan kapal merupakan hal yang sangat penting dalam hal praktik dan prosedur pelayaran. Praktik dan prosedur ini terkait erat dengan sikap, nilai, dan pemenuhan peraturan keselamatan dan keamanan yang berlaku di perairan dan pelabuhan yang berlaku. Kelemahan sumber daya manusia, seperti pendidikan yang tidak memadai, kapabilitas, kondisi kerja, jam kerja, dan manajemen operasional, dapat memberikan pengaruh pada lemahnya keselamatan pelayaran. Implikasi dari hal tersebut dapat menimbulkan kerugian ekonomi yang besar, biaya pengobatan, penggunaan energi yang kurang efisien, dan pencemaran lingkungan.³

Dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan dalam pelayaran, perusahaan diwajibkan untuk menyediakan fasilitas dalam menunjang keselamatan kapal yaitu sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*). Tujuan dari sistem ini sebagai petunjuk dan contoh dalam mengaplikasikan International Safety Management (ISM Code) berdasarkan dokumen yang telah disediakan. Dengan merujuk atas ketentuan tersebut,

¹ Shilvina Widi, "Penumpang Kapal Laut Indonesia Capai 17,82 Juta Orang Pada 2022," *DataIndonesia.Id*, last modified 2023, accessed February 3, 2023, <https://dataindonesia.id/sector-riil/detail/penumpang-kapal-laut-indonesia-capai-1782-juta-orang-pada-2022>.

² BPS, "Jumlah Penumpang Domestik Berdasarkan Moda Transportasi Kapal Menurut Provinsi," *Www.Bps.Go.Id*, <https://www.bps.go.id/indicator/17/2022/1/jumlah-penumpang-domestik-berdasarkan-moda-transportasi-kapal-menurut-provinsi.html>.

³ Iwan Weda, "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOPTanjung Wangi)," *Ebismen (Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Manajemen)* 1, no. 1 (2022): 92–107, <https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/EBISMEN/article/view/52/45>.

maka kapal dapat dikatakan layak untuk melakukan perjalanan apabila telah memenuhi syarat yang telah ditentukan berdasarkan atas pemenuhan unsur-unsur yang telah ditentukan. Dalam hal ini kemampuan awak kapal juga menjadi substansi penting dalam perjalanan kapal. Awak kapal harus memahami seluruh petunjuk dan tata kerja dari setiap alat guna memberikan pertolongan pertama atas kapal yang mengalami kecelakaan.⁴

Keberadaan sumberdaya manusia menjadi faktor penting dalam keselamatan kapal. Hal ini tidak lepas dari fungsi sumberdaya dalam mengoperasikan kapal dan menentukan keselamatan kapal. Keberadaan sumberdaya menjadi tolok ukur keselamatan kapal yang didasarkan atas kemampuan, pengalaman dan ketangguhan dalam menjalankan kapal. Kapal sebagai benda mati tentunya akan berbergerak sesuai dengan perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh sumberdaya manusia untuk menggerakkan kapal. Tanpa adanya sumberdaya manusia yang mumpuni untuk menjalankan kapal maka tidak mungkin kapal akan berlayar dengan selamat dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah berlaku. Sumberdaya manusia yang unggul dan handal menjadi kunci sentral dalam keselamatan perjalanan kapal.

Selain itu, kemampuan penguasaan Teknologi, Informasi dan komunikasi (TIK) kapal juga menjadi tolok ukur keselamatan kapal. Kapal yang layak jalan tentunya telah memenuhi substansi-substansi yang berkaitan erat dengan kebutuhan dan kesematan kapal. Kapal tidak akan dinyatakan layak jalan apabila terdapat kekurangan pada teknologi dan informasi kapal. Kelihaihan dan kemampuan untuk menjalankan kapal dengan teknologi informasi dan komunikasi wajib secara mutlak harus dipahami oleh sumberdaya pengoperasional kapal. Tanpa kemampuan ini maka alat navigasi kapal tidak akan berfungsi secara maksimal.

Terkait dengan sumberdaya manusia pada kapal, nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran mulai pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Dalam kamus hukum tanggungjawab mempunyai dua istilah yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* dimaknai sebagai istilah hukum yang termasuk kedalamnya hampir semua resiko atau kewajiban yang berhubungan dengan hak dan kewajiban secara aktual ataupun potensial. Yang termasuk dalam aspek tanggungjawab *reability* ini seperti kerugian, ancaman, biaya dan situasi yang mewajibkan untuk menaati regulasi yang berlaku. Adapun *responsibility* berkaitan dengan suatu pertanggungjawaban yang berkaitan dengan suatu kewajiban yang termasuk di dalamnya yaitu keputusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan untuk melaksanakan tanggungjawab hukum. Apabila kita telaah antara *liability* dan *responsibility* hampir memiliki kesamaan dalam bidang tanggungjawab, namun terdapat benang merah antara keduanya. *Liability* dalam pertanggungjawaban berkaitan dengan pertanggungjawaban yang berkaitan erat dengan subjek hukum, sedangkan *responsibility* berkaitan erat dengan tanggung jawab politik.

⁴ Erwin Alexander Sinaga Agus Santosa, "Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang," *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim (JSTM)* 20, no. 1 (2019): 29–42, <https://jurnal.unimar-amni.ac.id/index.php/JSTM/article/view/215>.

Dalam teorinya, pertanggungjawaban pejabat menurut Kranenburg dan Vegtig terdapat dua teori dasar sebagai landasan pertanggungjawaban. Teori pertama *fautes personnelles* yaitu teori yang menyatakan bahwa kerugian yang terhadap pada pihak ketiga dibebankan kepada pejabat yang telah menimbulkan kerugian pada pihak ketiga. Dalam teori ini titik tekan pertanggungjawaban berada pada manusia sebagai pribadi atau individu yang bertanggungjawab atas perbuatan yang telah dilakukan. Adapun teori kedua yaitu teori *fautes de services*. Teori ini mengatakan bahwa tanggungjawab ditanggung oleh instansi dari pejabat yang bersangkutan. Tanggungjawab dalam hal ini dibebankan atas jabatan yang diemban. Dalam praktiknya, tanggungjawab disesuaikan kadar kesalahan yang telah dilakukan yang berimplikasi pada tanggungjawab.⁵

Adapun menurut Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at dalam buku teori Hans Kelsen tentang hukum, suatu kewajiban yang berkaitan dengan hukum adalah konsep tanggungjawab. Pertanggungjawaban atas hukum berkaitan dengan perbuatan khusus yang mengakibatkan seseorang dapat dikenakan sanksi yang disebabkan perbuatan tersebut bertentangan dengan hukum. Sanksi yang diberikan memiliki sifat *deliquet* yang disebabkan pertanggungjawaban muncul diakibatkan perbuatan orang tersebut. Dalam hal ini terjadi kesamaan antara subjek *responsibility* dengan subjek kewajiban hukum.⁶ Untuk menegakkan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran).⁷ Sanksi pidana diwujudkan sebagai upaya agar para pihak tidak melakukan perbuatan pidana.⁸ Dalam regulasi tersebut terdapat 48 pasal yang mengatur tindak pidana dalam pelayaran mulai dari pasal 284-332. Apabila kita telaah, dari 48 pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok besar. *Pertama* tindak pidana yang berkaitan dengan angkutan perairan seperti angkutan waduk, angkutan danau dan angkutan sungai. Pengaturan angkutan perairan ini telah diatur dalam pasal 284-286, 302, 304-315, 317, 323, 330 dan pasal 331 undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Kedua*, tindak pidana yang berkaitan dengan pelabuhan. Dalam hal ini menyangkut berbagai kegiatan yang berkaitan dengan kepelabuhanan. Pidana atas kegiatan yang berkaitan dengan kepelabuhanan telah diatur dalam pasal 297-301 dan pasal 303 undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Ketiga*, tindak pidana yang berkaitan erat dengan lingkungan maritim. Dalam undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah teregulasikan dalam pasal 316, 318-322, 324-329, dan 332.

II. METODE PENELITIAN

Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan cara pendekatan kasus, karena menggunakan beberapa data putusan pengadilan, ketika menggunakan suatu pendekatan terhadap kasus yang sangat perlu dipahami dahulu

⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986).

⁶ Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum* (Jakarta: Konstitusi Press, 2006).

⁷ Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal," *Jurnal Legislasi Indonesia* 14, no. 1 (2017), <https://e-jurnal.peraturan.go.id/index.php/jli/article/view/75>.

⁸ Muhrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, ed. Tarmizi (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=178802>.

adalah *ratio decidendi* yaitu alasan suatu hukum yang telah digunakan oleh hakim agar sampai pada keputusannya. Menurut *Goodheart*, *ratio decidendi* dapat ditemukan dengan cara memerhatikan fakta materil.⁹ Penelitian ini berusaha memberikan gambaran mengenai Pertanggung Jawaban Nakhoda KM Sabuk Nusantara 62 yang kandas di Pulau Mius Mangara Kabupaten Raja dan penyelesaian Terumbu Karang/Ganti Rugi di lihat dari Aspek Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 28/Permen-KP/2020 Tentang Tata Cara Penyelesaian Sengketa Dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil oleh karena itu model penelitian ini yaitu kualitatif dengan pendekatan nomatif. Jenis dalam penelitian ini adalah studi kasus (Case Research), data yang diperoleh peneliti terkait kejadian melalui keputusan mahkamah pelayaran nomor: HK.212/05/IV/MP.2022 tentang kecelakaan kapal kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di perairan sebelah barat pulau Yefmi dan perairan pulau Gag di Raja Ampat.

III. PEMBAHASAN

Kapal penumpang KM Sabuk Nusantara 62 dilaporkan menabrak karang dan sempat kandas di wilayah perairan Meosmanggra dan perairan Pulau Gag, Kabupaten Raja Ampat, Papua Barat, pada Selasa 2 Februari dan Rabu 3 Februari 2021. Pada tanggal 2 februari 2021 KM Sabuk Nusantara bertolak dari Miosmanggara pukul 10.30 WIT dengan kecepatan rata-rata 5 Knots. Pada saat perjalanan tersebut kapal telah dilengkapi dengan peralatan navigasi, komunikasi dan peralatan keselamatan yang memadai. Pada pukul 11.00 WIT atau setelah kapal berlayar sekitar 30 menit ketika kapal melintasi pulau Yefmo cuaca berubah ekstrim, angin bertiup kencang dari arah utara sekitar 20-30 Knots yang berakibat pada tidak dapat terkendalinya kapal sehingga kapal terseret ke kanan dari garis Haluan sehingga kapal mengalami kandas di sebelah barat pulau Yefmo, Perairan Miosmanggara pukul 11.00 WIT pada Posisi $00^{\circ} 22, 373' S / 130^{\circ} 16,175' T$.

Pada tanggal 3 februari 2021 KM sabuk Nusantara kembali kandas. Sekitar pukul 00.30 WIT dalam pelayaran mendekati perairan Pelabuhan Gag, berjarak sekitar 3 mil dari Pelabuhan, cuaca buruk kembali menerpa KM Sabuk Nusantara 62. Dalam kejadian tersebut angin bertiup kencang dengan kecepatan 20-30 knots yang mengakibatkan kapal terseret sehingga kapal tidak dapat dikendalikan. Akibat kejadian ini kapal jatuh ke kanan dari garis haluan dan mengakibatkan kandas dengan posisi $00^{\circ} 26, 756' S / 129^{\circ} 54,686' T$. Atas peristiwa tersebut, area terumbu karang terbaik di dunia yang berada di wilayah perairan Meosmanggra tersebut hancur. Apabila kita telaaah lebih dalam, terumbu karang juga memiliki fungsi yang fital dalam ekosistem laut. Terumbu karang berfungsi sebagai habitat bagi berbagai hewan laut dan tanaman yang sangat tergantung dengan keberadaan terumbu karang.¹⁰ Selain itu Raja Ampat juga ditetapkan sebagai salah satu kawasan terbaik di dunia untuk olahraga selam.¹¹

⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenada Media Grup, 2010).

¹⁰ Siti Afifa Fadillah, "Ulasan Hukum Pidana Sanksi Pada Terumbu Karang Rusak," *Lex Scientia Law Review* 3, no. 2 (2019): 219–226, <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/lslr/article/view/35403>.

¹¹ Poltak Partogi Nainggolan, "Keamanan Sosial Dan Keamanan Lingkungan Di Pulau Terluar Indonesia: Studi Kabupaten Kepulauan Raja Ampat," *Politica* 3, no. 1 (2012).

Kepala Syahbandar pelabuhan Waisai, Fiskar Aminuddin yang dikonfirmasi media ini, membenarkan kejadian kandasnya KM Sabuk Nusantara 62. Kapal Perintis tersebut, menurut Fiskar membawa sekitar 50 penumpang dan 17 awak kapal termasuk Nakhoda Kapal. Kapal ini melayani rute, kota Sorong, Pulau Paam, Meosmanggra, Waisilip, Pulau Gag, Kofiau dan kembali ke Sorong. Seluruh penumpang dilaporkan selamat termasuk awak kapal.¹²

Nakhoda dalam perjalanan kapal merupakan penanggungjawab atas keselamatan dan semua hal yang terjadi di atas kapal ketika perjalanan kapal. Hal ini sebagaimana dijelaskan dalam pasal 1 angka 41 Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan”. Nakhoda sebagai penanggungjawab kapal juga diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyatakan bahwa “nakhoda memimpin kapal”.¹³ Dalam KUHD juga mengatur bahwa nakoda bertanggung jawab atas segala kerugian yang diakibatkan olehnya sebagaimana diatur dalam pasal 342 ayat 2 KUHD yang dinyatakan bahwa “Ta bertanggung-jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang2 lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar”.

Berdasarkan pasal 41 Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tersebut, maka dapat kita pahami bahwa prinsip tanggungjawaban yang dianut dalam undang-undang pelayaran yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga. Prinsip ini merupakan prinsip umum yang berlaku pada hukum perdata maupun pidana. Berdasarkan prinsip ini maka seseorang dapat dikenai kewajiban pertanggungjawaban apabila telah benar-benar atau nyata telah melakukan kesalahan. Pertanggungjawaban kesalahan ini harus berdasarkan atas perbuatan yang telah dilakukan oleh para pihak dan telah terbukti.

Dalam telaah yuridis, pertanggungjawaban telah diatur dalam pasal 1365 KUHP. Berdasarkan pasal tersebut terdapat 4 penyebab yaitu: 1). Adanya perbuatan; 2). Adanya unsur kesalahan; 3). Adanya unsur kerugian yang diderita; 4). Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian. Keempat unsur tersebut wajib terpenuhi dalam pertanggungjawaban, apabila terdapat satu bagian yang tidak terpenuhi maka perbuatan tersebut tidak wajib untuk dipertanggungjawabkan.

Apabila kita kaitkan antara regulasi prinsip pertanggungjawaban pengoperasionalan kapal harus mempertanggungjawabkan atas kerugian ataupun dampak negative yang diakibatkan oleh pergerakan kapal. Namun apabila dapat membuktikan bahwa dampak negative ataupun kerugian yang diakibatkan bukan kesalahan yang dilakukan maka pihak yang melakukan pengoperasioanal kapal dapat dibebaskan atas ssegala dugaaan ataupun tuduhan. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga memiliki kesamaan dengan prinsip berdasarkan kesalahan. Namun terdapat benang merah yang membedakan kedua prinsip tersebut pada pihak pengoperasioanal kapal. Adapun dasar hukum prinsip

¹² Chanry Andrew Suripaty, “KM Sabuk Nusantara 62 Kandas Di Perairan Raja Ampat, Terumbu Karang Hancur,” *Daerah.Sindonews.Com*, last modified 2021, accessed February 5, 2021, <https://daerah.sindonews.com/read/325302/174/km-sabuk-nusantara-62-kandas-di-perairan-raja-ampat-terumbu-karang-hancur-1612494126>.

¹³ Pasal 341 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

pertanggungjawaban berdasarkan praduga ini telah dijadikan rujukan berdasarkan Konvensi Wasawa 1929.

Berdasarkan peraturan tersebut dan kita kaitkan dengan kandasnya KM Sabuk Nusantara 62 maka perlu adanya tanggungjawab dari nahkoda sebagai pimpinan tertinggi kapal. Walaupun saat ini telah ada keputusan mahkamah pelayaran nomor: HK.212/05/IV/MP.2022 tentang kecelakaan kapal kandasnya KM. Sabuk Nusantara 62 di perairan sebelah barat pulau Yefmi dan perairan pulau Gag di raja Raja Ampat, namun dalam putusan tersebut tidak ada keputusan terkait perdata, pidana maupun kerusakan terumbu karang. Keputusan tersebut hanya terkait dengan sanksi administrative dengan memutuskan pembekuan izin berlayar nahkoda kapal selama 3 bulan.

Dampak atas kandasnya kapal ini menimbulkan dampak yang fital karena merusak terumbu karang yang merupakan bagian terpenting dunia yang masuk dalam Kawasan Konservasi Perairan Nasional Suaka Alam Perairan (KKPN SAP) Raja Ampat serta Perairan Pulau Gag. Telah kita ketahui bersama bahwa pertumbuhan terumbu karang membutuhkan waktu yang tidak singkat. Butuh waktu puluhan hingga ratusan tahun untuk mengembalikan kembali keelokan terumbu karang yang sudah rusak. Apabila kita telaah berdasarkan Undang-undang nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, perusakan kekayaan alam seperti terumbu karang, lahan gambut dan hutan merupakan tindakan kriminal yang ancaman hukumannya adalah pidana penjara. Selain itu para perusak terumbu karang juga wajib memberikan ganti rugi atau kompensasi guna rehabilitasi kawasan yang telah dirusak berupa nilai kehilangan jasa ekosistem, biaya restorasi, biaya verifikasi lapangan, dan kerugian langsung masyarakat. Berdasarkan hal ini maka perlu adanya tanggung jawab atas rusaknya karang yang diakibatkan oleh kandasnya KM Sabu Nusantara 62. Selain itu, kerusakan karang yang ditimbulkan juga mengganggu kegiatan sosial ekonomi sebagaimana di atur dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Berdasarkan hal tersebut maka perlu diadakan penelitian terkait dengan pertanggungjawaban nahkoda kapal berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 mengenai Tata Cara Penyelesaian Sengketa dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil atas kandasnya KM Sabuk Nusantara 62.

Penelitian terdahulu terkait dengan tanggung jawab nahkoda atas kerusakan terumbu karang dikawasan konservasi belum pernah dilakukan. Selama ini penelitian terkait hanya membahas tentang siapa yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan kapal sebagaimana yang ditulis oleh Hari utomo dengan judul siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal.¹⁴ Penelitian lain dilakukan oleh Herman Susetyo dengan judul tanggung jawab nahkoda pada kecelakaan kapal dalam pengangkutan penumpang dan barang melalui laut di Indonesia¹⁵

¹⁴ Utomo, "Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal."

¹⁵ Herman Susetyo, "Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia," *Masalah-Masalah Hukum* 39, no. 1 (2010): 8–16, <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/view/11955/9735>.

Penelitian ini hampir sama dengan judul yang diangkat penulis namun terdapat perbedaan yang mencolok karena penelitian yang dilakukan oleh saudara Herman Susento secara general atas kecelakaan kapal di Indonesia dan tidak membahas kerusakan terumbu karang di daerah konservasi sebagaimana diangkat penulis. Penelitian lain yang terkait juga telah dilakukan oleh Fahrurrazi dengan judul tanggung jawab pidana bagi nahkoda kapal yang berlayar tanpa surat persetujuan berlayar.¹⁶

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian ini, ada dua kesimpulan yang dapat diambil. Pertama, nahkoda KM Sabuk Nusantara 62 bertanggung jawab atas kerusakan terumbu karang dan dapat dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin sementara, sanksi pidana paling lama 5 tahun, dan denda paling banyak satu miliar rupiah. Kedua, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2020 memberikan opsi ganti rugi di luar jalur litigasi seperti negosiasi, mediasi, konsiliasi, arbitrase, dan kepabeanan. Proses ini diawali dengan penanganan pengaduan atau permohonan, kemudian verifikasi dan klarifikasi, dilanjutkan dengan penentuan opsi penyelesaian sengketa, dan implementasi opsi yang dipilih.

IV. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, ada dua saran yang dapat dilakukan. Pertama, perlu adanya pembentukan peraturan perundang-undangan khususnya perlindungan terumbu karang dalam program pembangunan berkelanjutan. Kedua, memberikan kepastian dan keadilan terhadap perusahaan yang melakukan pencemaran dan kerusakan trumbu karang serta memberikan sanksi ganti kerugian terkait pemulihan lingkungan laut.

¹⁶ Fakhur Rozi, "Tanggung Jawab Pidana Bagi Nahkoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar," *Juristic* 1, no. 3 (2020), <http://jurnal.untagsmg.ac.id/index.php/JRS/article/view/1844/pdf>.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Santosa, Erwin Alexander Sinaga. "Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang." *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim (JSTM)* 20, no. 1 (2019): 29–42. <https://jurnal.unimar-amni.ac.id/index.php/JSTM/article/view/215>.
- BPS. "Jumlah Penumpang Domestik Berdasarkan Moda Transportasi Kapal Menurut Provinsi." *Www.Bps.Go.Id*. <https://www.bps.go.id/indicator/17/2022/1/jumlah-penumpang-domestik-berdasarkan-moda-transportasi-kapal-menurut-provinsi.html>.
- Chanry Andrew Suripaty. "KM Sabuk Nusantara 62 Kandas Di Perairan Raja Ampat, Terumbu Karang Hancur." *Daerah.Sindonews.Com*. Last modified 2021. Accessed February 5, 2021. <https://daerah.sindonews.com/read/325302/174/km-sabuk-nusantara-62-kandas-di-perairan-raja-ampat-terumbu-karang-hancur-1612494126>.
- Fakhur Rozi. "Tanggung Jawab Pidana Bagi Nahkoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar." *Juristic* 1, no. 3 (2020). <http://jurnal.untagsmg.ac.id/index.php/JRS/article/view/1844/pdf>.
- Herman Susetyo. "Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia." *Masalah-Masalah Hukum* 39, no. 1 (2010): 8–16. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/view/11955/9735>.
- Iwan Weda. "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOPTanjung Wangi)." *Ebismen (Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Manajemen)* 1, no. 1 (2022): 92–107. <https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/EBISMEN/article/view/52/45>.
- Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at. *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Jakarta: Konstitusi Press, 2006.
- Muhrus Ali. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Edited by Tarmizi. Jakarta: Sinar Grafika, 2011. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=178802>.
- Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Grup, 2010.
- Poltak Partogi Nainggolan. "Keamanan Sosial Dan Keamanan Lingkungan Di Pulau Terluar Indonesia: Studi Kabupaten Kepulauan Raja Ampat." *Politica* 3, no. 1 (2012).
- Shilvina Widi. "Penumpang Kapal Laut Indonesia Capai 17,82 Juta Orang Pada 2022." *DataIndonesia.Id*. Last modified 2023. Accessed February 3, 2023. <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/penumpang-kapal-laut-indonesia-capai-1782-juta-orang-pada-2022>.
- Siti Afifa Fadillah. "Ulasan Hukum Pidana Sanksi Pada Terumbu Karang Rusak." *Lex Scientia Law Review* 3, no. 2 (2019): 219–226. <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/lslr/article/view/35403>.
- Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 1986.

Utomo, Hari. "Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal." *Jurnal Legislasi Indonesia* 14, no. 1 (2017). <https://e-jurnal.peraturan.go.id/index.php/jli/article/view/75>.