

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan kajian yang telah di uraikan pada bab-bab sebelumnya maka dapat di ambil kesimpulan bahwa :

- a. Untuk memutuskan apakah nakhoda bersalah atau tidak harus ada pemeriksaan untuk menentukan lebih lanjut mengenai penyebab dan kecelakaan kapal yang terjadi, dimana dalam hal ini mengenai apakah adanya kelalaian atau kesalahan dalam nakhoda atau perwira kapal lainnya (disebut sebagai tersangka). Setelah bukti-bukti yang di perlukan telah ada maka akan dilakukan pemeriksaan lebih lanjut terhadap Tersangka tersebut selayaknya suatu proses peradilan dimana akan didengar keterangan dari saksi, ahli yang terkait dan juga tersangka sendiri. Dalam proses ini juga akan memeriksa alat bukti surat serta barang yang dihadirkan dalam persidangan. Setelah proses pemeriksaan selesai, maka selanjutnya Majelis Mahkamah Pelayaran akan memberikan putusannya mengenai kasus yang diperiksa, yaitu apakah memang benar dugaan kecelakaan kapal tersebut adalah akibat dan kesalahan atau kelalaian nakhoda dan/atau perwira kapal yang lainnya. sanksi yang di berikan kepada nakhoda menurut undang-undang Republik Indonesia nomer 17 tahun 2008 berupa : peringatan, pembekuan izin atau pembekuan sertifikat, pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.
- b. Nakhoda harus memahami peraturan-peraturan mengenai pelayaran seperti jika 2 buah kapal berada pada posisi bersilangan yang mana kapal tersebut adalah kapal tenaga dan kapal yang berbatas kemampuan olah geraknya, maka sesuai dengan aturan 18 butir a P2TL kapal yang harus menghindar adalah kapal tenaga, dan komunikasi dapat dilakukan sehingga dapat mengambil tindakan yang dianggap perlu, menurut aturan 27 P2TL isyarat lampu untuk kapal tenaga yang sedang menunda yang

terbatas kemampuan olah geraknya adalah bagi kapal tersebut harus memperhatikan lampu-lampu atau sosok benda yaitu: 3 lampu keliling bersusun tegak lurus disuatu tempat yang kelihatan dengan sejelas-jelasnya, lampu yang tertinggi dan terendah harus merah, sedangkan lampu tengah harus putih (untuk malam hari). Dan tindakan yang dianggap perlu oleh seorang pelaut dalam hal ini Nakhoda kapal yang menyimpang dalam situasi kapal posisi bersilangan, menurut aturan 15 P2TL, kapal yang mendapatkan/melihat kapal lain pada lambung kanannya harus menyimpang dan jika keadaan mengizinkan harus menghindari untuk memotong kapal lain. Agar tidak terjadi tabrakan seperti TB Harapan Indah VII yang menggandeng TK. WHS-1801 menabrak KM Rimba Tiga.

V.2 Saran

Berdasarkan kajian yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka dapat memberikan saran, sebagai berikut :

- a. Transportasi laut masih menjadi salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia, khususnya masyarakat golongan menengah kebawah. Oleh sebab itu, permasalahan kecelakaan kapal setidak-tidaknya harus dapat dihindari.
- b. Sebelum berlayar sebaiknya di periksa kembali keperluan untuk berlayar. Semua awak harus mengerti tugas dan wewenang masing-masing di kapal dan peraturan mengenai pencegahan kecelakaan agar kecelakaan di laut bisa di minialisir.