

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pengangkutan Secara Umum

1. Pengertian Pengangkutan

Kata ‘pengangkutan’ berasal dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵

Terdapat beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

a. Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (*embargo*) ke tempat tujuan (*disembarkasi*) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan:⁶

- 1) Dalam arti luas – Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut. – Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
– Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

⁵ Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, Jakarta: PT. Prestasi Pustaka, 2012, hal. 413

⁶ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2014, hal. 134

- 2) Dalam arti sempit – Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/ terminal/ pelabuhan/ bandara tempat pemberangkatan ke stasiun/ terminal/ pelabuhan/ bandara tempat tujuan.
- b. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan⁷.

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah rangkaian kegiatan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dalam memindahkan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat pemuatan (*embargo*) ke tempat tujuan (*disemberkasi*) tertentu dengan selamat, dimana pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

2. Definisi Perjanjian Pengangkutan

Sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu harus ada perjanjian perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang/pemilik barang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

3. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

- a. Fungsi Pengangkutan

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2011, hal. 19.

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Di sini jelas, meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan yang demikian itu tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga berlaku di bidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, pertahanan dan keamanan, dan lain-lain⁸.

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan di tempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

b. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.

⁸ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Djambatan, 2013, Hlm. 2

4. Klasifikasi Pengangkutan

Di dalam pengangkutan ada beberapa ruang lingkup atau klasifikasi dalam berjalannya suatu pengangkutan yang memang juga menentukan aspek pendukung juga peraturan perundang undangan yang dapat di jalankan dalam pengangkutan tersebut klasifikasinya sebagai berikut:

a. Pengangkutan Darat

Di dalam pengangkutan darat untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutannya, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa:⁹

- 1) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*), setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapannya. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.
- 2) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*), fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, bandar udara navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.
- 3) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*), tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak

⁹ Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Universitas Diponegoro, 2010, hal. 8

dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.

- 4) Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang - barang yang diperdagangkan kepada penumpang tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang berkelanjutan dan biaya pengangkutan yang murah.

b. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan Pengangkutan Udara yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut bayaran.

Pesawat dalam hal ini sebagai angkutan udara dimana menjadi unsur dalam pengangkutan yaitu tersedianya alat angkut. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sementara itu perusahaan angkutan udara atau biasa disebut dengan maskapai penerbangan dapat didefinisikan yaitu sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang

untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

Berdasarkan uraian di atas pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Pengangkutan udara diatur dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara pihak-pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.

c. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran.

Kemudian, Prof. Soekardono membagi Hukum Laut menjadi 2 (dua) yaitu Hukum Laut Keperdataan dan Hukum Laut Publik. Hukum laut bersifat keperdataan atau privat, karena hukum laut mengatur hubungan antara orang-perorangan. Dengan kata lain orang adalah subjek hukum. Berdasarkan Pasal 6 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan.

1) Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

2) Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan.

Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang. Angkutan perairan daratan merupakan sebuah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu *Inland Waterways* atau juga dalam bahasa Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau juga *voies navigable* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berada di kawasan daratan seperti sungai, danau, dan kanal. Sementara itu,

menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, 18 kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional. Moda angkutan ini tentunya tidak mempergunakan perairan laut sebagai prasarana utamanya namun perairan daratan. Dalam kamus Himpunan Istilah Perhubungan, istilah perairan daratan didefinisikan sebagai semua perairan danau, terusan dan sepanjang sungai dari hulu sampai dengan muara sebagaimana dikatakan undangundang atau peraturan tentang wilayah perairan daratan.

3) Angkutan Penyebrangan Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah *ferry transport*. Lintas penyeberangan Merak–Bakauheni dan Palembang– Bangka adalah beberapa contoh yang sudah dikenal masyarakat. Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenisjenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

4) Angkutan Laut Dalam Negeri

Merupakan kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional

atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a) Pelayaran nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya > 200 mil laut.
 - b) Pelayaran lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m³ isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut
 - c) Pelayaran rakyat, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.
- 5) Angkutan Laut Luar Negeri Merupakan kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri kepelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Sedangkan pelayaran luar negeri, meliputi:
- a) Pelayaran samudera dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan- pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan.

b) Pelayaran samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

6) Angkutan laut khusus

Merupakan kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya

7) Angkutan laut pelayaran rakyat

Usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Ketiga ruang lingkup tersebut adalah kajian utama dalam hukum pengangkutan. Oleh karena itu jika terjadi suatu sengketa pada ketiga ruang lingkup tersebut, maka dapat diselesaikan dengan hukum pengangkutan

B. Tinjauan Umum Tentang Kegiatan Pelayaran

1. Pengertian Pelayaran dan Kegiatan Pelayaran

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber-sumber yang terdapat di lautan. Dalam literatur hukum di negara-negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal-hal yang berhubungan dengan itu.

Di negara-negara yang menganut sistem anglo-saksis dikenal istilah hukum maritim sebagai ketentuan-ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah

dikatakan bahwa hukum pelayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.¹⁰

Sebagai negara maritim, wilayah Indonesia sebagian besar berupa lautan (sekitar 65% dari total wilayah Indonesia), yang terdiri dari laut teritorial (0,3 juta km²), serta perairan laut pedalaman (*internal waters*, dan kepulauan (*archipelagic waters*) seluas 2,8 juta km². Selain itu, sejak diundangkannya Hukum Laut Internasional (UNCLOS-*United Nation Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982, Indonesia mendapatkan tambahan wilayah yang menjadi kewenangannya yang biasa dikenal dengan ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia), seluas 2,7 juta km². Dengan demikian, masalah transportasi atau perhubungan laut menjadi sangat penting dan mendasar guna menjembatani antar pulau di wilayah nusantara.¹¹

Indonesia sebagai negara kepulauan tentu harus pengangkutan laut yang mumpuni. Hal ini mengingat pengangkutan laut memiliki peran penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian dari satu pulau ke pulau lainnya. Pengangkutan laut terbagi menjadi dua bagian yakni keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran diantaranya melingkupi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Perlindungan lingkungan maritim diantaranya mencakup mengenai pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di

¹⁰ M Hussyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2011, hal. 9

¹¹ Chandra Motik, *Menyongsong Ombak Laut*, Jakarta: Genta Sriwijaya, 2013, hal. 17-18.

perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka, tidak heran jika undang-undang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana.

Pasal 8 ayat (1). Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Asas *cabotage* adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.¹²

2. Asas dan Tujuan Pelayaran

Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan

¹² H.K. Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: Rajawali Press, 2011, hal. 14-15

maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa undang-undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan undang-undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam undang-undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 355 pasal sedangkan undang-undang pelayaran sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal¹³.

Asas-asas mengenai pelayaran dinyatakan didalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan :

- a. Asas manfaat;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;
- g. Asas keterpaduan;
- h. Asas tegaknya hukum;
- i. Asas kemandirian;
- j. Asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. Asas kedaulatan negara; dan
- l. Asas kebangsaan.

Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3

¹³ M. Husseyn Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 : Nenerapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*, Jakarta: Ind-Hilco, 2008, hlm. 220.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. Membina jiwa kebaharian;
- c. Menjunjung kedaulatan negara;
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional;
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan yang jauh lebih jelas dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya, seperti ruang lingkup berlakunya undang-undang yang dirumuskan secara tegas, yaitu berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia, juga berlaku bagi kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia dan untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (Pasal 4)

3. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” yang dapat diperinci sebagai berikut :¹⁴

a. Pelayaran Dalam Negeri

- 1) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 2) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia, yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran dibawah 500m³.

b. Pelayaran Luar Negeri

- 1) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000 mil laut dari pelabuhan terluar di Indonesia, tanpa memandang jurusan.
- 2) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

- #### c. Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus.

¹⁴ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Phukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b), Jakarta: Djambatan, 2013, hal. 15.

Didalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran dibedakan berdasarkan jenis angkutan di perairan, yang terdiri dari :

- a. Angkutan laut;
- b. Angkutan sungai dan danau; dan
- c. Angkutan penyeberangan.

Sedangkan dalam Pasal 7, jenis angkutan laut dikembangkan lagi klasifikasinya menjadi :

- a. Angkutan laut dalam negeri;
- b. Angkutan laut luar negeri;
- c. Angkutan laut khusus; dan
- d. Angkutan laut pelayaran-rakyat.

Bentuk-bentuk kegiatan pelayaran juga dapat dilihat dari perusahaan kapalnya. Pengusaha kapal yang menjalankan usaha sebagai *reder* dapat memiliki bentuk-bentuk usaha pelayaran yang dikehendaki. Bentuk-bentuk usaha pelayaran tersebut dapat dibedakan sebagai berikut ¹⁵:

- a. Menurut luasnya wilayah operasi kapal

Berdasarkan luas wilayahnya operasi kapal, dikenal adanya bentuk-bentuk usaha pelayaran sebagai berikut :

- 1) Pelayaran lokal, merupakan usaha pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokal tertentu, didalam suatu provinsi atau dua provinsi perbatasan di Indonesia.

¹⁵ Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Bharata Karya Aksara, 2009, hal. 32-36

- 2) Peayaran pantai, merupakan pelayaran antarpulau atau pelayaran nusantara. Wilayah operasi perusahaan pelayaran meliputi seluruh perairan di Indonesia tetapi tidak sampai menyeberang ke perairan internasional atau perairan negara lain. Dalam hubungan dengan pelayaran nusantara ini, dapatlah dikemukakan tentang adanya Pelayaran Rakyat.

Pelayaran rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal atau perahu rakyat, yang terdiri dari perahu-perahu layar, pinisi, dan lain-lain. Pelayaran ini operasinya tidak menentu, dalam arti tidak ada pembatasan wilayah lokal atau pantai lokal, melainkan boleh beroperasi dimana saja di seluruh Indonesia.

- 3) Pelayaran samudera, merupakan pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya. Berhubungan dengan sifat operasi pelayaran samudera ini, banyak negara yang tidak sama ketentuan-ketentuan hukumnya sehingga pengusaha pelayaran samudera harus memperhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku.

b. Menurut sifat usaha pelayaran

Menurut sifat usaha pelayaran dikenal dua bentuk usaha pelayaran yaitu sebagai berikut :

- 1) Pelayaran tetap (*Linier Service*), merupakan pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, dalam hal keberangkatan, kedatangan, trayek (daerah operasi), tarif uang, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan. Tegasnya sebuah perusahaan pelayaran yang

menjalankan usaha *Linier Service* haruslah memenuhi syarat-syarat mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tertentu dan teratur, daftar tarif angkutan tetap yang berlaku umum, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan tetap yang berlaku umum.

- 2) Pelayaran *tramp*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran *tramp* tidak mempunyai trayek tertentu. Jadi, kapal itu berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja.

C. Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Kapal

1. Definisi Kecelakaan Kapal

Keceelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas.

Didalam Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur didalam Pasal 2 ayat (2) bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kecelakaan kapal yang menyebabkan jiwa manusia dan kerugian harta benda serta kapal kandas.

Didalam Kitab Undang – Undang Hukum Dagang kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*)¹⁶

Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 534 ayat (2) ialah “yang dinamakan tubrukan kapal adalah tabrakan atau penyentuhan antara kapal-kapal satu dengan yang lainnya”. Pengertian lain mengenai tubrukan kapal terdapat dalam Pasal 544 dan 544a, yang dapat diperjelas sebagai berikut :

- a. Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan undang-undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang dalam pengertian “tubrukan kapal”. Disini tidak terjadi tabrakan singgungan antara kapal satu dengan lainnya, meskipun peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian “tubrukan kapal” (Pasal 544).
- b. Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan sebuah kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut disebut “tubrukan kapal” (Pasal 544a).

2. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal

Keeselamatan kapal dan pelayaran meliputi berbagai aspek yang sangat luas yang menyangkut antara lain hal-hal sebagai berikut :

¹⁶ Mahkamah Pelayaran, *Materi Sosialisasi Rekritmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2009, hal. 275. 36

- a. Keselamatan kapal yang menyangkut konstruksi, perlengkapan dan pemeliharaan kapal, termasuk pula aspek keselamatan peti kemas (*containers*);
- b. Pengukuran tonase kapal;
- c. Pengawakan kapal;
- d. Pencegahan pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Dalam Buku Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran yang dikeluarkan oleh Mahkamah Pelayaran disebutkan bahwa faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan di laut adalah :

a. Faktor manusia

- 1) Kekurangmampuan nakhoda, mualim, masinis, *crewi* dalam bernavigasi muatan dan sebagainya;
- 2) Kelalaian dalam melaksanakan tugas (penutupan pintu kedap, pelandingan dan sebagainya);
- 3) Kekurang cermatan petugas dalam melakukan pemeriksaan kelaikan;
- 4) Kekurangan tenaga petugas dalam pemeriksaan kelaiklautan kapal.

b. Faktor alam

- 1) Ketersediaan berita cuaca berkaitan dengan cuaca, ombak, arus, angin dan sebagainya;
- 2) Keakuratan berita cuaca sesuai dengan daerah yang akan dilewati;
- 3) Penyebaran dan ketaatan terhadap berita cuaca untuk navigator.

c. Faktor prasarana di luar kapal (SBNP)

- 1) Keberadaan SBNP sangat menentukan keselamatan kapal dalam bernavigasi;

- 2) Kecukupan dan kehandalan SBNP yang kurang memadai sesuai dengan ketentuan internasional.

d. Faktor alat angkut

- 1) Untuk dapat beroperasi, alat angkut dengan jenis dan ukuran tertentu sesuai dengan daerah pelayarannya;
- 2) Tidak dipatuhinya persyaratan perawatan alat-alat keamanan dan keselamatan kapal.

- e. Faktor lainnya, yakni ketaatan dan kedisiplinan penumpang pada saat akan naik kapal yang cenderung memaksakan kehendak dan kedisiplinan penumpang pada saat berada di atas kapal.

Dalam suatu kecelakaan kapal tentu saja juga akan sangat berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal hingga faktor eksternal¹⁷.

Faktor-faktor tersebut antara lain :

a. Faktor keselamatan

Keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal yang dibukukan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.

b. Faktor kelaiklautan

Kelaiklautan yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi keselamatan kapal dan faktor-faktor pengawakan, pemuatan, pencegahan pencemaran laut

¹⁷ Capt. Tjahjo Willis Gerilyano, *Slide Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, Jakarta: Mahkamah Pelayaran, 2010, hal. 5.

dari kapal, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta status hukum kapal.

c. Faktor keselamatan berlayar

Keselamatan berlayar yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi kelaiklautan kapal dan faktor-faktor di luar kapal yang bersifat pencegahan musibah atau kecelakaan yaitu faktor kenavigasian (perambuan atau sarana bantu navigasi pelayaran, dalam telekomunikasi pelayaran atau stasiun radio pantai dan fasilitas penunjangnya serta informasi cuaca dan meteorologi), alur pelayaran dan tata cara berlalu lintas kapal, pemanduan dan penundaan kapal serta *salvage* dan pekerjaan di bawah air.

d. Faktor keselamatan pelayaran

Keselamatan pelayaran yaitu suatu kondisi yang dapat diwujudkan apabila kondisi keselamatan berlayar telah dapat dipenuhi dan dilengkapi dengan tersedianya kemampuan untuk menanggulangi musibah atau kecelakaan termaksud bantuan pencarian, pertolongan serta penanggulangan pencemaran lingkungan laut.

Permasalahan aturan kelaikan kapal juga menjadi salah satu faktor penting didalam kegiatan pelayaran. Indonesia merupakan negara dengan wilayah laut yang memiliki keunikan tersendiri sehingga pada sektor perhubungan laut, permasalahan kelaikan kapal menjadi hal yang penting. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio atau elektronika

kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.¹⁸

3. Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal

Pada saat terjadi kecelakaan kapal terdapat pihak-pihak yang memiliki kewajiban untuk memberikan pertolongan sesuai dengan tanggungjawabnya masing-masing. Berdasarkan Pasal 246 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada nakhoda dan atau anak buah kapal”.

Maka, siapapun yang berada di atas kapal tersebut termasuk penumpang memiliki kewajiban untuk melaporkan kepada nakhoda dan atau anak buah kapal yang mengenai terjadinya kecelakaan kapal dan memberikan pertolongan sesuai dengan batas kemampuannya.

Seorang nakhoda atau anak buah kapal ketika menerima laporan mengenai kecelakaan kapal menurut Pasal 247 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan atau memberikan pertolongan, dan menyebarkan berita mengenai kecelakaan kapal kepada pihak lain. Jadi, seorang nakhoda tidak hanya memiliki kewajiban untuk

¹⁸ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Analisa Trend Kecelakaan Kapal 2003-2008*, Jakarta: Departemen Perhubungan Laut, 2008, hal. 29.

melaporkan kecelakaan kapal kepada pihak lain namun juga harus menanggulangi dan atau memberikan pertolongan. Hal ini disebabkan nakhoda sebagai pemimpin kapal yang memiliki wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Laporan mengenai terjadinya kecelakaan kapal oleh nakhoda wajib diberitahukan kepada pihak lain. Pihak lain yang dimaksud disini menurut Pasal 248 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terbagi menjadi dua yakni syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia atau Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

