

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara kepulauan karena terdiri dari berbagai macam pulau baik besar atau kecil yang membentang dari barat sampai ke timur. Hal ini mengingat posisi strategis yang dimilikinya terletak di garis khatulistiwa, dan disamping itu posisi Indonesia berada diantara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Hindia serta berada diantara dua benua yakni Benua Asia dan Australia.¹

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim.²

Perairan Indonesia melalui *Sea Lanes of Communication* (SLOC) serta *Sea Lines of Oil Trade* (SLOT). Laut Indonesia memiliki arti yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yaitu, laut sebagai media pemersatu bangsa, laut sebagai media perhubungan, laut sebagai media sumber daya, laut sebagai media pertahanan dan keamanan, serta laut sebagai media diplomasi. Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan bangsa Indonesia agar tidak menjadikan dan menganggap laut sebagai rintangan, kendala atau hambatan

¹ H. M. Iwan Gayo, ed. *Buku Pintar (Seri Senior)*, cet. 28, Jakarta: Upaya Warga Negara, 2010, hal. 7.

² Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, LN No. 49 Tahun 1933, TLN No. 12 Tahun 1917, Jakarta: Pradnya Paramita, 2016, hal. 309.

sebagaimana dihembuskan oleh pihak-pihak asing yang tidak menginginkan kemajuan bagi bangsa dan negara Indonesia.

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke penumpang sehingga kebutuhan penumpang dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan³.

Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang - Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98). Pada saat mulai berlakunya undang-undang ini, semua perundang-undangan yang berkenaan dengan pengangkutan perairan yang masih berlaku sejak zaman kolonial Belanda dahulu, dinyatakan tidak berlaku lagi. Undang-undang ini mulai berlaku dua tahun sejak tanggal diundangkan. Undang-undang ini diundangkan pada tanggal 17 September 1992. Karena sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan yang berkembang kini, undang-undang ini kemudian tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang Pelayaran ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, yaitu tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64.

Selain itu, pengangkutan perairan juga diatur dalam Kitab Undang - Undang Hukum dagang (KUHD) Indonesia, yaitu Buku II bab V tentang Perjanjian carter

³ Sedy Anantyo, dkk, *Pengangkutan Melalui Laut*, Semarang: Diponegoro Law Review, 2012, hal. 2.

Kapal: Bab VA tentang Pengangkutan Barang dan Bab VB tentang Pengangkutan Penumpang. Peraturan undang-undang dalam KUHD Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan-ketentuan KUHD Indonesia sifatnya sebagai *lex generalis*.

Kemudian berdasarkan Pasal 38 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan pengangkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Secara tidak langsung PT. PELNI selaku perusahaan di bidang pengangkutan wajib memberikan fasilitas atas ketentuan yang tertera dalam tiket atau karcis sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan.

Karcis penumpang dan dokumen pengangkutan di perairan merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan.⁴ Karena dokumen pengangkutan atau karcis penumpang merupakan tanda bukti bahwa telah terjadi suatu perjanjian dan dalam karcis tersebut memuat hak dan tanggung jawab masing-masing pihak selama perjanjian tersebut tidak melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara.

Dipertegas dalam Pasal 40 ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Bakti, 2013, hal. 9.

bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Hal ini pula menjelaskan bahwa segala bentuk kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan atau karcis menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut untuk memenuhinya, serta menjadi hak bagi penumpang untuk menuntut haknya sesuai dengan kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan tersebut. Berdasarkan Lampiran II Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut pada poin kemudahan, menerangkan bahwa informasi yang disampaikan di dalam kapal kepada pengguna jasa, yang terbaca dan terdengar terkait informasi untuk mengetahui tempat duduk/tempat tidur sesuai tiket.

Namun hal ini berbanding terbalik pada kenyataan yang ditemukan dilapangan tentang masih banyaknya penumpang yang mengalami keterlantaran karena tidak mendapat fasilitas seperti yang tertera dalam karcis atau tiket yang merupakan alat suatu perjanjian antara pengusaha dalam hal ini PT. PELNI dan Penumpang.

Seharusnya PT. PELNI selaku perusahaan dibidang pengangkutan dapat memberikan fasilitas sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati yang termuat dalam dokumen muatan atau karcis penumpang, karena itu merupakan kewajiban atau tanggung jawab PT. PELNI selaku perusahaan pengangkut dan menjadi hak penumpang untuk menikmati fasilitas tersebut. Ketika penumpang tidak mendapatkan haknya sebagaimana yang tertera dalam dokumen muatan atau karcis seperti tempat tidur, maka PT. PELNI bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang kecuali PT. PELNI dapat membuktikan sebaliknya

sesuai dengan prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*) dan prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum pengangkutan angkutan laut sebagaimana tercantum dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Seperti pada arus mudik lebaran melalui jalur laut ke wilayah barat dan timur Indonesia dari Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar mulai mengalami lonjakan penumpang yang membuat sebagian penumpang harus saling berdesakan dari pelabuhan hingga naik ke atas kapal. Calon penumpang dari berbagai kota tujuan pemberangkatan terpaksa harus tidur melantai akibat padatnya penumpang yang menggunakan rute dengan menggunakan kapal laut untuk mudik.

Melihat latar belakang di atas maka penulis perlu meneliti dan mengkaji lebih lanjut tentang **“Tinjauan Yuridis Terhadap Terjadinya Kecelakaan Kapal Laut Pengangkutan Tanpa Dokumen Resmi Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan apa yang telah diuraikan sebelumnya didalam latar belakang penelitian, maka dalam penelitian ini penulis membatasi permasalahan pada dua permasalahan pokok, yaitu sebagai berikut :

1. Siapa saja yang bertanggung jawab terhadap kecelakaan kapal laut?
2. Bagaimana sanksi hukum bagi nahkoda yang menyebabkan kecelakaan menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?
3. Bagaiman upaya yang dilakukan oleh pemerintah terhadap kecelakaan kapal?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian ini untuk memecahkan masalah yang akan diteliti maka dari itu tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui siapa yang bertanggung jawab terhadap kecelakaan kapal laut
2. Untuk mengetahui sanksi hukum bagi nahkoda yang menyebabkan kecelakaan menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
3. Untuk mengetahui upaya upaya yang dilakukan oleh pemerintah terhadap kecelakaan kapal

Penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat baik secara teoritis maupun praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi penegak hukum pidana yang berkaitan dengan masalah penegak hukum terhadap kecelakaan kapal laut pengangkutan tanpa dokumen resmi

2. Manfaat praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan dan pedoman yang bermanfaat bagi para aparat penegak hukum dan praktisi masalah penegak hukum kecelakaan kapal laut pengangkutan tanpa dokumen resmi

D. Keaslian Penelitian

Dari berbagai penelusuran pustaka yang telah penulis lakukan, dapat diambil kesimpulan bahwa belum ada penelitian setingkat yang telah dilakukan berkenaan dengan judul **“Tinjauan Yuridis Terhadap Terjadinya Kecelakaan Kapal Laut Pengangkutan Tanpa Dokumen Resmi Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran”**

Jika di kemudian hari ternyata ada skripsi yang sama dengan skripsi ini, sebelum skripsi ini dibuat maka saya akan bertanggung jawab sepenuhnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

E. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah konsep-konsep yang sebenarnya merupakan abstraksi dari hasil-hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya mengadakan identifikasi terhadap dimensi yang dianggap relevan oleh peneliti.

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

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

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-lain

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.

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.

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.

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;

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

F. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini terdiri dari berbagai cara dan kegiatan yang dilakukan dalam rangka mengumpulkan data - data dan bahan - bahan yang diperlukan untuk melengkapi penyusunan skripsi ini. Penulis menggunakan metode penelitian normatif dan melakukan kajian kepustakaan (*Library Research*) yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti dan mengadakan penelusuran *literature* hukum serta menganalisa data sekunder,

tujuan untuk memperoleh data - data atau kebenaran yang akurat sesuai dengan peraturan yang berlaku guna mendapatkan kepastian hukum tetap.

Bahan pustaka yang digunakan terdiri dari:

1. Bahan Hukum Primer

Adalah bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat terdiri dari : Kitab Undang – Undang Hukum Dagang, Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

2. Bahan Hukum Sekunder

Adalah bahan hukum yang berupa tulisan – tulisan ilmiah di bidang hukum yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer yang berkaitan dengan kecelakaan kapal laut pengangkutan tanpa dokumen resmi

3. Bahan Hukum Tersier

Adalah bahan – bahan atau tulisan - tulisan yang dapat menambah penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, terdiri dari artikel, kliping, seminar, internet, kamus hukum dan lainnya.