

BAB I

TANGGUNG JAWAB NAKHODA PADA KASUS KAPAL TENGGELAM

A. Latar Belakang

Dewasa ini, dimana dunia memasuki era gobalisasi, sektor ekonomi dan perdagangan pada khususnya mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Dalam dunia perdagangan soal angkutan memegang peranan yang sangat vital, tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut.¹

Tanpa adanya pengangkutan, suatu usaha tidak mungkin dapat berjalan. Hal ini dikarenakan keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Negara.²

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna baik bagi penumpang maupun barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit, atau meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya

¹ Achmad Ichsan, *Hukum Dagang, Lembaga Perserikatan Surat-Surat Berharga Aturan-Aturan Pengangkutan*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1993), hal. 404

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan, Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: PT Citra Aditya Bhakti, 1994), hal. 7

nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.³

Laut merupakan karunia Sang Pencipta sebagai wahana untuk melakukan kegiatan transportasi guna menghubungkan tempat yang satu ke tempat yang lain. Laut juga merupakan bagian terbesar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dengan luas wilayah laut 3.188.163 km² yang merupakan 2/3 luas wilayah Nusantara, lebih luas dari wilayah daratan yang hanya 2.027.087 km².⁴ Oleh karena itu, maka memerlukan sarana pengangkutan laut yang lebih dibandingkan dengan sarana pengangkutan lainnya. Hal ini diperlukan guna menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain, atau dengan negara lain, terutama ke daerah yang belum terjangkau oleh sarana pengangkutan darat maupun sarana pengangkutan udara. Adapun pengangkutan laut tidak dijumpai definisinya dalam KUHD, yang ada yaitu pengertian pengangkutan yang terdapat di dalam Pasal 466 dan Pasal 521 KUHD yakni:

Pasal 466 KUHD: “Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”

Pasal 521 KUHD: “Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan angkutan orang (penumpang), seluruhnya atau sebagian melalui lautan”

Sedangkan menurut Pasal 1 butir 3 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Jumlah barang yang diangkut melalui laut lebih besar dibandingkan dengan pengangkutan barang melalui darat maupun udara. Hal

³ Ibid., hal. 20.

⁴ Anis Idham, *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut*, (Bandung: Alumni, 1995), hal. 1.

ini disebabkan karena banyak keuntungan-keuntungan yang didapatkan dengan menggunakan pengangkutan barang melalui laut ini. Adapun keuntungan pengangkutan melalui laut adalah sebagai berikut:

1. Biaya angkutan lebih murah (ekonomis).

Hal ini disebabkan karena:

- A. *Tractive effort* (usaha atau daya tarik) yang dibutuhkan untuk menggerakkan benda yang berada di atas air adalah relatif lebih kecil (kurang), sehingga ongkos bahan bakar dan tenaga penggerak yang dibutuhkannya adalah lebih kecil pula.
- B. Pada umumnya tidak ada atau hampir tidak ada biaya-biaya pemeliharaan serta biaya kapital untuk pembuatan jalan melalui air sehingga tidak menjadi beban bagi usaha pengangkutan melalui air.

Angkutan melalui laut sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus.⁵

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁶

Awak Kapal menurut UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam pasal 1 angka 40 memberikan pengertian “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu pihak yang turut bertanggung

⁵ Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut I*, (Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1982), hal. 5

⁶ Indonesia (a), Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 Ayat (36)

jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nakhoda dari kapal tersebut. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, Nakhoda adalah perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal. Sedangkan menurut UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam Pasal 1 angka 41 memberikan pengertian “Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang undangan.”

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:⁷

1. kapal tenggelam;
2. kapal terbakar;
3. kapal tubrukan; dan
4. kapal kandas.

Sedangkan faktor-faktor penyebab yang secara langsung menyebabkan terjadinya Kecelakaan adalah:

1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi:

- A. Kecerobohan didalam menjalankan kapal
- B. Kekurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal,
- C. Secara sadar memuat kapal secara berlebihan

2. Faktor teknis

Faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan didalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan.

3. Faktor alam

⁷ Ibid; pasal 245

Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya dialami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim/badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.⁸

Menurut pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, menyebutkan “Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal”.

Pada tanggal 31 Agustus 2015, lebih kurang pukul 19.00 WIB, KM. meratus Banjar 2, berbendera Indonesia GT. 6.114, Awak Kapal 20 (dua puluh) orang, muatan kontainer 326 box (364 TEUS), bertolak dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju Pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan. Dalam pelayarannya tanggal 1 September 2015 pagi hari, ABK mesin melakukan pembersihan saringan *sea chest*, tidak lama kemudian mesin induk mengalami *over heating* sehingga motor mati, kapal mengapung, pukul 09.15 WIB terjadi semburan air laut ke kamar mesin dari *box strainer* dan tidak dapat diatasi, kemudian tanggal 2 September 2015, pukul 05.36 WIB, kapal tenggelam pada posisi 06° 09,25' S / 114° 02,08' T. Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa maupun luka, namun terdapat kerugian harta benda berupa KM. Meratus Banjar 2 beserta muatannya tenggelam.

Direktur Jenderal Perhubungan laut dengan suratnya Nomor KL.205/5/1/DN-15, tanggal 21 Desember 2015 telah melimpahkan Berkas Kecelakaan Kapal tenggelamnya KM. Meratus Banjar 2 tersebut kepada Mahkamah Pelayaran.

Berdasarkan pasal 253 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran Juncto Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998, tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan

⁸ Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003-2008 (Jakarta: PT. Trans Asia Consultants, 2009), hal. 34.

Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004, dan Pasal 373 huruf (a) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Mahkamah Pelayaran telah mengadakan Penelitian dan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal tersebut dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam Penerapan Standar Profesi Kepelautan serta menjatuhkan Sanksi Administratif kepada Tersangkut yang terbukti bersalah atau lalai.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis memilih judul skripsi yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB NAKHODA PADA KASUS KAPAL TENGGELAM (STUDI KASUS PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN NOMOR HK.210/28/X/MP.16).”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah di uraikan di atas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah:

1. Bagaimana KM. Meratus Banjar 2 tenggelam di Laut Jawa-Timur Laut Pulau Madura dan akhirnya tidak selamat?
2. Bagaimana tanggung jawab Nakhoda pada kasus kapal tenggelam dalam Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/28/X/MP.16?
3. Bagaimana pandangan hukum Islam tentang Analisis Yuridis Tanggung Jawab Nakhoda pada kasus Kapal Tenggelam (Studi Kasus: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/28/X/MP.16)?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Penelitian ini dilakukan untuk mencapai suatu tujuan. Tujuan yang terkandung dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- A. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan tenggelamnya KM. Meratus Banjar 2.

- B. Untuk menganalisis tanggung jawab Nakhoda pada kasus kapal tenggelam dalam Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/28/X/MP.16
 - C. Untuk menganalisis pandangan Islam dalam hal terjadinya kecelakaan kapal tenggelam.
2. Adapun manfaat yang diperoleh dari dari penelitian ini adalah sebagai berikut

A. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan dan menambah pengetahuan peneliti, kalangan akademisi dan masyarakat bidang hukum mengenai terjadinya kecelakaan kapal tenggelam.

B. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian ini secara praktis diharapkan dapat bermanfaat untuk memberikan pengetahuan dan menjadi tambahan referensi bagi masyarakat juga penegak hukum dalam menyelesaikan masalah terkait dengan terjadi kecelakaan kapal tenggelam.

D. Metode Penelitian

Pengertian penelitian menurut Soerjono Soekanto adalah kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisis dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisiten yang bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran dalam penulisan ini diperlukan metode penelitian agar penelitian ini mempunyai arah yang jelas. Metode penelitian adalah cara atau strategi menyeluruh untuk menentukan atau memperoleh data yang diperlukan untuk memahami objek penelitian sehingga penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan.⁹ Dalam penulisan ini metode yang digunakan adalah:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meneliti bahan pustaka atau data

⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, (Jakarta: Universitas Indonesia, 2014), hal. 52.

sekunder yang mungkin mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹⁰ Penelitian hukum normatif yang digunakan adalah yang merujuk pada sumber bahan hukum, yakni penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam perangkat hukum.

2. Jenis Data

Jenis data yang digunakan menggunakan jenis data sekunder. Data sekunder antara lain, mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya. Dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum, bahan hukum yang digunakan dibedakan menjadi 3 macam. Yakni bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹¹ Yang terdiri dari:

A. Bahan Hukum Primer:

- a. Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- c. Peraturan Pemerintah No.9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- d. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- e. Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/28/X/MP.16.

B. Bahan Hukum sekunder:

Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang terdiri dari buku-buku hukum, skripsi, artikel, jurnal hukum yang terkait dengan judul penelitian ini.

C. Bahan Hukum Tersier:

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum penunjang yang mencakup bahan yang memberi petunjuk-petunjuk dan penjelasan

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*, hal. 12

terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum yang digunakan terdiri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Hukum, internet, ensiklopedia, serta bahan-bahan primer, sekunder, tersier di luar bidang hukum yang relevan dan dapat dipergunakan untuk melengkapi data yang diperlukan dalam penelitian ini.¹²

3. Alat Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini alat pengumpulan data yang digunakan melalui studi lapangan dan studi dokumen atau bahan pustaka. Sedangkan studi dokumen merupakan suatu alat pengumpulan data yang dilakukan data tertulis.¹³

4. Analisis Data

Penelitian ini dalam menganalisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu mendeskripsikan dengan kata-kata sehingga dihasilkan kalimat yang dapat dengan mudah dipahami, lalu data di analisis secara kualitatif untuk menarik sebuah kesimpulan yang dapat disajikan dalam suatu tulisan yang utuh.¹⁴

E. Kerangka Konseptual

Kerangka Konseptual adalah yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang akan diteliti, untuk itu peneliti menjadikan Kerangka Konseptual sebagai pedoman operasional; dalam pengumpulan, pengelolaan, analisis dan konstruksi data adalah:

1. Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.¹⁵

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*, hal 21

¹⁴ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002) hal.

¹⁵ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 466

2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.¹⁶
3. Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang undangan.¹⁷
4. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.¹⁸
5. Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.¹⁹

F. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Mengenai pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM

Mengenai gambaran umum terkait dalam hal kecelakaan kapal tenggelam.

BAB III PEMBAHASAN

Merupakan hasil penelitian mengenai Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/28/X/MP.16. Selain itu bab ini juga akan berisi tentang inti dari penelitian, tinjauan pustaka, serta teori dan konsep-konsep yang terkait.

BAB IV PEMBAHASAN DALAM HUKUM ISLAM

Merupakan uraian tentang pandangan Islam terhadap keselamatan penumpang dalam hal terjadinya kecelakaan kapal berdasarkan dalil yang terdapat dalam Al-Qur'an dan Hadist.

¹⁶ Indonesia (a), Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 Ayat (36)

¹⁷ *Ibid.*, Pasal 1 angka 41

¹⁸ *Ibid.*, Pasal 1 angka 32

¹⁹ *Ibid.*, Pasal 245