

BAB I

PENGANGKUTAN KAPAL DAN BESERTA RESIKONYA

A. Latar Belakang

Indonesia adalah bangsa dan negara yang wilayahnya berupa kepulauan, terdiri lebih dari 17 ribu pulau besar dan kecil, yang membentang di khatulistiwa dari Bujur 95 Timur sampai Bujur 141 Timur dan dari Lintang 6 Utara sampai Lintang 11 Selatan. Luas wilayah itu kurang lebih 9 juta km², terbagi atas 3 juta km² daratan pulau-pulau, 3 juta km² perairan laut kedaulatan (*sovereignty*) di antara dan di sekeliling pulau-pulau itu, serta 3 juta km² perairan laut yang mengelilingi laut kedaulatan itu sebagai sabuk selebar 200 mil laut dengan hak berdaulat (*sovereign rights*) atas sumber daya alamnya di atas dan di bawah permukaan dan di lapisan bawah dasar lautnya¹. Untuk menghubungkan dari pulau ke pulau di butuhkan angkutan yaitu angkutan transportasi laut.

Angkutan Transportasi laut merupakan transportasi yang sarat akan regulasi. Sejak kapal di pesan untuk di bangun hingga kapal itu beroperasi, selalu ada peraturan yang harus dipatuhi dan dalam proses pelaksanaannya pun selalu dilakukan pengawasan. Hal itu di lakukan untuk mewujudkan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di wilayah perairan. Salah satu angkutan laut itu adalah kapal.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan 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.² Dalam hal pengangkutan oleh kapal, tidak selalu berjalan dengan lancar. Banyak kasus-kasus kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia.

¹ Wahyono S.K, “Indonesia Negara Maritim”, (Jakarta: Anggota IKAPI, 2009).

² Indonesia, *Undang-Undang tentang pelayaran*, UU Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 ayat (36).

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

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

Kasus kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia pada tahun 2018 terjadi 9 kecelakaan kapal kandas, 11 kapal tenggelam, 6 kapal terbakar, dan 7 kapal tubrukan. Dan pada tahun 2019 sampai bulan September telah terjadi 3 kecelakaan kapal kandas, 1 kapal tenggelam, dan 3 kapal tubrukan. Salah satu dari macam-macam kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia adalah tubrukan kapal. Tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya⁴

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal, salah satunya tubrukan kapal bias saja ada kerugian berupa muatan yang tidak selamat. Dalam pasal 468 KUHD di sebutkan bahwa persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut⁵

Namun pada saat ini transportasi laut bisa di katakan sedang mengalami masalah., Kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia banyak menelan banyak korban jiwa dan materi terjadi silih berganti. Akar penyebab kecelakaan laut ini belum di tangani secara serius oleh yang berwenang sehingga pengguna jasa transportasi laut selalu di bayang – bayangi oleh kecelakaan di laut setiap saat⁶

Pada tanggal 01 November 2016, lebih kurang pukul 13.00 WIB KM Dewaruci Perkasa, berbendera Indonesia, GT. 588, Awak Kapal 15 (lima belas) orang, dan muatan 1000 M/T semen dalam sak, bertolak dari Dermaga Semen

³ Indonesia.Peraturan Pemerintah No.9 Tahun 2019 tentang Kecelakaan Kapal .ps.2

⁴ <http://mahpel.dephub.go.id/chart?tahun=2018>. Di Akses Pada tanggal 5 November 2019

⁵ Kitab Undang Undang Hukum Dagang, Pasal 468

⁶ https://www.academia.edu/8572475/BAB_I_PENDAHULUAN_A_Latar_Belakang.

Di Akses Pada tanggal 11 November 2019

Gresik Pelabuhan Gresik menuju tempat berlabuh jangkar Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). Dalam pelayarannya KM. Dewaruci Perkasa mengalami kemudi macet, kapal tidak terkendali dan terjadi tubrukan pada lambung kiri depan dengan haluan KM. Dolphin Nusantara yang sedang berlabuh jangkar dan mengakibatkan KM. Dewaruci Perkasa miring ke kiri, dalam keadaan kapal masih melaju kemudian haluan KM. Dewaruci Perkasa bertubrukan dengan lambung kanan bagian depan KM. Trijaya Lestari yang sedang berlabuh jangkar, yang mengakibatkan KM. Dewaruci Perkasa semakin bertambah miring ke kiri, serta pada lebih kurang pukul 14.00 WIB kapal terbalik dan tenggelam di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

Dalam peristiwa tersebut terdapat 4 (empat) orang korban jiwa, 11 (sebelas) orang korban selamat, dan kerugian harta benda berupa kapal beserta muatan tenggelam. Tentang Muatan dan Stabilitas Kapal. Berdasarkan data ukuran kapal, daftar manifest, tata letak bangunan kapal, dan tata letak susunan muatan, maka mengenai keadaan muatan dan stabilitas kapal adalah sebagai berikut : a. Tentang muatan. 1) Berdasarkan keterangan Tersangkut Nakhoda Saudara Arif Adi Prawiro yang dikuatkan oleh Saksi Mualim I Saudara Budi Suswanto, dan Saksi Agen Saudara Didin Noviardhie jumlah muatan semen diatas KM. Dewaruci Perkasa pada saat kecelakaan adalah 1000 M/T. dan berdasarkan keterangan Tersangkut Nakhoda kondisi garis air sebelum kapal meninggalkan dermaga adalah diatas garis lambung timbul daerah Tropis pada air laut (L).

Menyatakan bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 249 UURI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Juncto Pasal 47 Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1998 tentang Pemeriksaan kecelakaan kapal, dari hasil pemeriksaan lanjutan dalam peristiwa terjadinya Tubrukan antara KM. Dewaruci pekasa dengan KM. Dolphin Nusantara dan KM. Trijaya Lestari tanggung jawab bukan sepenuhnya berada pada Tersangkut Nakhoda karena dapat dibuktikan merupakan bagian dari kelalaian operator kapal dan lemahnya sistem organisasi pengawas keselamatan kapal. IV.

Menyatakan bahwa Tersangkut KM. Dewaruci Perkasa telah lalai di dalam menjalankan profesinya yang belum sepenuhnya melaksanakan kewajibannya sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 342 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 Kepelautaan serta menjatuhkan Sanksi Administratif kepada Tersangkut yang terbukti bersalah atau lalai.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis memilih judul skripsi yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB NAKHODA BERKAITAN DENGAN TUBRUKAN KAPAL** (Studi Putusan Nomor HK.210/ 3/I/MP.18).

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah tanggung jawab Nakhoda berkaitan dengan tubrukan kapal?
2. Bagaimanakah pertimbangan hukum majelis hakim menyangkut peristiwa hukum Tubrukan kapal?
3. Bagaimana pandangan Islam terhadap tanggung jawab Nakhoda dalam menjaga muatan dalam hal tubrukan kapal?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mencapai suatu tujuan. Tujuan Penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut;

- A. Untuk menganalisis bagaimana pertimbangan hukum majelis hakim menyangkut peristiwa hukum tubrukan kapal.
- B. Untuk menganalisis Bagaimana pertimbangan majelis hakim menyangkut beban tanggung jawab Nakhoda dalam tubrukan kapal.
- C. Untuk menganalisis bagaimana pandangan Islam terhadap tanggung jawab Nakhoda dalam menjaga muatan dalam hal tubrukan kapal.

2. Manfaat Penelitian

A. Manfaat teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan umum dan ilmu hukum khusus, dan menambah wawasan untuk penulis dan bagi yang berniat meneliti lebih lanjut tentang Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Muatan Kapal berkaitan dengan tubrukan.

B. Manfaat praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi bagi peneliti lain yang berniat menulis penelitian yang sama dengan penelitian ini. Sebagai tambahan wawasan pengetahuan tentang Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Muatan Kapal berkaitan dengan tubrukan.

D. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah susunan dari beberapa konsep sebagai satu kebulatan yang utuh sehingga terbentuk suatu wawasan untuk dijadikan landasan, acuan dan pedoman dalam penelitian atau penulisan. Sumber konsep adalah undang-undang, buku/karya tulis, laporan penelitian, ensiklopedia, kamus dan fakta/peristiwa⁷:

- A. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁸
- B. Muatan adalah barang yang diangkut dengan kendaraan. Arti lainnya dari muatan adalah isi (kapal dan sebagainya).⁹
- C. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 78

⁸ Indonesia (a), Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 Ayat (41)

⁹ KBBI, 2019. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).

kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.¹⁰

D. Tubrukan Kapal adalah terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya.¹¹

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang mungkin mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier¹². Jenis penelitian ini adalah penelitian kepustakaan (normatif) yang menekankan pada penggunaan data sekunder atau berupa norma hukum tertulis. Untuk meneliti kepastian hukum berdasarkan studi kepustakaan dan hukum positif yang ada.

2. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sekunder karena data yang digunakan berasal dari bahan kepustakaan sebagai berikut:

A. Bahan hukum primer

- a. Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- b. Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 2008 Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- c. Peraturan Pemerintah No.9 Tahun 2019 tentang Kecelakaan Kapal
- d. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- e. Undang-Undang NO. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang
- f. Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/3/I/MP.18

¹⁰ *Ibid.*, Pasal 1 angka 36

¹¹ *Ibid.hal.2*

¹² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, (Jakarta: Universitas Indonesia, 2014), hal. 52.

B. Bahan hukum sekunder

Bahan Hukum Sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang terdiri dari buku-buku, artikel, jurnal hukum, skripsi, dan makalah yang terkait dengan penelitian ini.

C. Bahan hukum Tersier

Bahan hukum Tersier adalah petunjuk mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia dan internet.

F. Alat pengumpulan Data

Karena jenis penelitian ini normative maka alat pengumpulan bahan hukum menggunakan bahan hukum sekunder berupa putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap, undang-undang, jurnal hukum, artikel-artikel serta buku-buku yang berkaitan dengan penelitian ini.

G. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, karena data yang terkumpul tidak berupa angka-angka. Tetapi berdasarkan peraturan Perundang-undangan untuk menjawab penelitian ini. Dan menganalisis data-data yang terkumpul menjadi data yang sistematis, teratur, terstruktur dan mempunyai makna.

H. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaan hasil penelitian, penulisan ini akan dibagi dalam beberapa bab yang diantaranya terdiri dari 5 bab, sebagaimana akan diuraikan tentang permasalahan dalam penulisan ini :

1. Bab I ini merupakan pendahuaan dan gambaran umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, diantaranya latar belakang, rumusan masalah, tujuann penelitian, manfaat penuisan, metode penelitian dan sistematika penulisan.

2. Bab II ini merupakan tinjauan pustaka memuat landasan-landasan doktrinal mengenai tanggung jawab Nakhoda berkaitan dengan tubrukan kapal.
3. Bab III ini mengungkapkan pembahasan mengenai Tanggung Jawab Nakhoda berkaitan dengan tubrukan kapal.
4. Bab IV ini merupakan uraian tentang pandangan Islam berkaitan dengan tanggung jawab Nakhoda dalam kecelakaan tubrukan kapal
5. Bab V ini merupakan bab terakhir yang akan memberikan penjelasan secara garis besar dalam bentuk kesimpulan mengenai pokok-pokok permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, serta mengemukakan beberapa saran. Di bab terakhir ini juga sekaligus merupakan penutupan dari pembahasan atas permasalahan di dalam penulisan ini.