

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia secara geografis merupakan sebuah Negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dari adanya garis pantai hampir disetiap pulau di Indonesia (\pm 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai Negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Kekuatan inilah yang merupakan potensi besar untuk memajukan perekonomian bangsa Indonesia.¹ Dengan kondisi seperti ini, Indonesia menjadi moda transportasi pelayaran atau angkutan laut yang dapat memperkuat dan mempersatukan bangsa-bangsa dari ujung timur sampai barat.²

Pengangkutan dalam bahasa Inggris yaitu *transportation*. Kata *transportation* diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai “*The removal of goods or persons from one place to another, by a carrier*”, yang artinya sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan selalu berhubungan dengan kegiatan pengangkutan dan alat angkutnya. Dalam pengangkutan atau transportasi antarpulau atau antarpelabuhan di Indonesia akan lebih mudah apabila menggunakan moda transportasi angkutan laut.³

Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berBendera Indonesia

¹ Andriani, A. (2018). *Saya Indonesia, Negara Maritim Jati Diri negaraku*. Jawa Barat: CV Jejak. Tersedia dalam https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=KBSLDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=indonesia+negara+maritim&ots=fsaNrKRcDZ&sig=vvfft6bj0EPkimvC486gybrsoM&redir_esc=y#v=twopage&q=indonesia%20negara%20maritim&f=false, diakses pada tanggal 20 September 2022.

² Abadi Dwi Saputra, “Studi Kecelakaan Kapal di Indonesia dari Tahun 2003-2019 Berdasarkan Data Investigasi Komite Nasional Keselamatan transportasi”, *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol. 33, No. 2, Desember 2021, hal. 87.

³ Hasrianto, “Pertanggungjawaban Nakhoda Pada Peristiwa Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Pelayaran”, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 7, No. 1, 2020, Hal. 2.

dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kegiatan angkutan laut dalam negeri bertujuan untuk mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang antarpelabuhan laut serta kegiatan lainnya yang menggunakan kapal di wilayah perairan Indonesia.⁴

Dalam *International Safety Management (ISM) Code* bab IX yang diterbitkan oleh IMO edisi tahun 2014, layak layar merupakan suatu keadaan terpenuhinya keamanan kapal untuk berlayar yang terdiri atas 4 kriteria. Keamanan kapal yang dimaksud meliputi kondisi kapal dan *crew* kapal yang memenuhi syarat untuk menjaga keamanan kapal.⁵ Menurut Pasal 117 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan antara lain kelaiklautan kapal dan kenavigasian.

Kecelakaan kapal merupakan peristiwa yang terjadi akibat adanya faktor eksternal maupun internal yang membahayakan jiwa manusia, keselamatan kapal, kerugian harta benda dan kerusakan lingkungan laut. Kecelakaan kapal bisa berupa kapal tenggelam, kapal kandas, kapal tubrukan dan kapal terbakar. Menurut Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi, apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal.⁶ Apabila terjadi kecelakaan kapal, akan dilakukan pemeriksaan kapal yang akan dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab dan faktor pendukung mengapa terjadi kecelakaan kapal. Segala mekanisme mengenai kecelakaan kapal dan pemeriksaan kecelakaan kapal sampai Mahkamah Pelayaran sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

⁴ Kementerian perhubungan, *Pengembangan E-Book Data dan Penyajian Informasi Angkatan Laut*, (Jakarta,2020), hal. 70.

⁵ Rahman, Harnoli, et al. "Penentuan faktor dominan penyebab kecelakaan kapal di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.", *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 1.3 (2017): 277-284.

⁶ Utomo, Hari, and Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut. "Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident)." *Jurnal Legislasi Indonesia* 14 (2017): 57-75.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, kecelakaan kapal terbakar merupakan hangusnya suatu objek diatas kapal yang berpengaruh terhadap kondisi umum dan/atau operasional kapal akibat api yang menyebar dan tidak dapat dikendalikan.

Gambar 1.1



7

Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melaporkan terdapat 19 kecelakaan pelayaran pada tahun 2021. Jumlah tersebut meningkat 58,33% dibandingkan tahun sebelumnya yang sebanyak 12 kasus. Kecelakaan kapal yang paling banyak terjadi yakni kecelakaan

⁷ dataIndonesia.id, “Sarnita Sadya: Ada 19 Kecelakaan Pelayaran di Indonesia pada 2021”, <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/ada-19-kecelakaan-pelayaran-di-indonesia-pada-2021>, diakses pada tanggal 29 September 2022.

kapal terbakar atau meledak yaitu sampai 6 kasus dan sisanya terbagi dengan kecelakaan kapal kandas, tenggelan dan tubrukan.⁸

Menurut R.P. Suyono, penyebab kecelakaan kapal dapat terjadi karena:

- a. kesalahan manusia (*human error*),
- b. kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinnya,
- c. faktor eksternal dan internal, missal terjadi tubrukan atau kebakaran,
- d. alam atau cuaca yang dihadapi kapal,
- e. kombinasi dari semua penyebab di atas.⁹

Pada tanggal 28 Mei 2021, pada pukul 14.20 WIT, KM. Karya Indah, Berbendera Indonesia, GT 1148, awak kapal 14 (empat belas) orang, dengan membawa penumpang dan barang, kapal berlayar dari Pelabuhan Ternate menuju Pelabuhan Sanana. Dalam pelayarannya, pada tanggal 29 Mei 2021 pukul 07.00 WIT, di perairan Lifmatola, Kepulauan Sula, Maluku Utara. Pada saat itu yang sedang berdinis jaga pada pukul 04.00 – 08.00 dikamar mesin adalah KKM dan Oiler. Kemudian pada Pukul 06.30 WIT muncul asap dari sekitar dinding ruang kamar mesin sebelah kanan. Segera KKM bersama Oiler memasuki kamar mesin yang sudah dipenuhi asap dan ada beberapa bagian mesin induk sebelah kanan sudah ada titik api. KKM bersama Oiler berusaha untuk memadamkan api dengan menggunakan APAR namun api tidak berhasil padam. Lalu, KKM dan Oiler mencari APAR tambahan disekitar kamar mesin, tetapi tidak menemukan APAR. Dan berusaha mencari APAR ditempat lain, dan ditemukan di dapur. Dengan segera membawakan APAR tersebut ke kamar mesin, karena asap semakin tebal maka KKM dan Oiler tidak bisa masuk dan kemudian kondisi menjadi tidak terkendali. Akhirnya KKM bersama Oiler membantu penumpang mengenakan *life jacket* dan awak kapal lainnya mempersiapkan *life raft* untuk mengevakuasi penumpang.

⁸ *Ibid.*

⁹ Hasrianto, "Pertanggungjawaban Nakhoda Pada Peristiwa Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Pelayaran", *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 7, No. 1, 2020, hal. 4.

Dalam peristiwa terbakarnya kapal KM. Karya Indah terdapat 1 orang korban jiwa hilang dan kerugian harta benda berupa kapal dan muatan hangus terbakar. Faktor yang mengakibatkan kecelakaan kapal terbakar karena faktor manajemen, teknis dan human error. Dan adanya penumpang yang tidak terdata dalam data manifest sehingga adanya perbedaan dengan jumlah penumpang saat dilakukan evakuasi. Jumlah di Manifest penumpang terdapat 181 orang dan 14 orang awak kapal, tetapi pada jumlah evakuasi terdapat 272 korban penumpang kapal dan 11 orang awak kapal.

Dalam Al-Quran Surah Al- Baqarah mengenai kapal terdapat dalam ayat 164

إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيْحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ

Yang mengandung arti “*Sesungguhnya dalam penciptaan langit dan bumi, silih bergantinya malam dan siang, bahtera yang berlayar dilaut membawa apa yang berguna bagi manusia, dan apa yang Allah turunkan dari langit berupa air, lalu dengan air itu, Dia hidupan bumi sesudah mati (kering)-nya dan Dia sebarkan dimuka bumi itu segala jenis hewan, dan pengisaran angin dan awan yang dikendalikan antara langit dan bumi; sungguh (terdapat) tanda-tanda (keesaan dan kebesaran Allah) bagi kaum yang memikirkan.*”. (QS Al-Baqarah 1:164)

Maka dengan demikian apabila ingin mengendarai atau hendak naik ke kapal lebih baik membaca doa terlebih dahulu, agar selamat sampai tujuan dan dihindarkan dari bahaya kecelakaan. Sebagai umat muslim telah diajarkan untuk berdoa saat naik kapal, hal tersebut sebagaimana dilakukan Nabi Nuh pada saat diatas kapal. Ayat tersebut ada pada Quran Surah Hud ayat 41, yang bunyinya:

﴿ وَقَالَ اذْكَبُوا فِيهَا بِسْمِ اللّٰهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا اِنَّ رَبِّيْ لَغَفُوْرٌ رَّحِيْمٌ ﴾

Artinya: “Dia (Nuh) berkata, “Naiklah kamu semua ke dalamnya (bahtera) dengan (menyebut) nama Allah pada waktu berlayar dan berlabuhnya! Sesungguhnya Tuhanku benar-benar Maha Pengampun lagi Maha Penyayang.” (QS Hud 11:41)

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka peneliti mengidentifikasi permasalahan dari judul “PERTANGGUNGJAWABAN NAKHODA TERKAIT KECELAKAAN KAPAL TERBAKAR DI PERAIRAN LIFMATOLA, MALUKU UTARA MENURUT UU NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran HK. 212/11/VII/MP.2022)” yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana pertanggungjawaban nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar di Perairan Lifmatola, Maluku Utara menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran studi putusan Mahkamah Pelayaran HK.212/11/VII/MP.2022 ?
2. Bagaimana pertimbangan Mahkamah Pelayaran terkait kecelakaan kapal terbakar di Perairan Lifmatola, Maluku Utara studi putusan Mahkamah Pelayaran HK.212/11/VII/MP.2022 ?
3. Bagaimana pandangan Islam tentang pertanggungjawaban nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar di perairan Lifmatola, Maluku Utara menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (studi putusan Mahkamah Pelayaran HK.212/11/VII/MP.2022)?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang terkandung dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menganalisis pertanggungjawaban nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran studi putusan Mahkamah Pelayaran HK.212/11/VII/MP.2022.
- b. Untuk menganalisis pertimbangan Mahkamah Pelayaran terkait kecelakaan kapal terbakar KM. Karya Indah di Perairan Lifmatola, Maluku Utara studi putusan Mahkamah Pelayaran HK.212/11/VII/MP.2022.
- c. Untuk menganalisis pandangan islam tentang pertanggungjawaban nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar di perairan Lifmatola, Maluku Utara menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Studi putusan Mahkamah Pelayaran HK.212/11/VII/MP.2022.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

Dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan menambah wawasan dan ilmu pengetahuan di bidang hukum angkutan laut untuk kalangan akademisi dan masyarakat mengenai tanggung jawab nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar.

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah referensi dan pengetahuan bagi masyarakat maupun penegak hukum dalam menyelesaikan masalah terkait kecelakaan kapal terbakar.

E. Kerangka Konseptual

1. 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.¹⁰
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.¹¹
3. Kecelakaan kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim.¹²
4. Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.¹³
5. Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.¹⁴

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif. Penelitian normatif merupakan penelitian yang dilakukan dengan

¹⁰ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang pemeriksaan kecelakaan kapal*, PP Nomor 9 Tahun 2019, LN Tahun 2019 Nomor 37, TLN Nomor 6319, Pasal 1 ayat 6.

¹¹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU Nomor 17 Tahun 2008, LN Tahun 2008 Nomor 64, TLN Nomor 4849, Pasal 1 Ayat 36.

¹² Indonesia (b), *Loc.cit*, Pasal 1 ayat 1

¹³ Indonesia (b), *Loc.cit*, Pasal 1 ayat 2.

¹⁴ Indonesia (b), *Loc.cit*, Pasal 1 ayat 33

menggunakan bahan kepustakaan dan bersumber dari asas-asas hukum, kaidah perundang-undangan, dan keputusan hakim.¹⁵

2. Jenis Data

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

A. Bahan Hukum Primer

1. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
3. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
4. Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
6. Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/11/VIII/MP.2022

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

C. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang terdiri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain.

3. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data penelitian ini menggunakan studi dokumen atau bahan pustaka, yaitu berupa putusan pengadilan Mahkamah Pelayaran yang telah berkekuatan hukum tetap, Undang-Undang, Jurnal Hukum serta Buku-Buku yang berkaitan dengan penelitian ini.

¹⁵ Mieke Yustia Ayu Ratna Sari, et.al., *Metodologi Penelitian hukum*. (Yogyakarta: Nuta Media,2021), hal. 71.

4. Penyajian dan Analisis Data

Penyajian dan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan analisis kualitatif, karena penelitian ini berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk mengolah dan menganalisis data-data menjadi sistematis dan mempunyai makna.

G. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaman hasil penelitian, maka penulisan ini dibagi menjadi 5 bab, sebagaimana akan diuraikan tentang permasalahan dalam penulisan ini:

1. Bab 1 merupakan pendahuluan dan gambaran umum yang menyeluruh tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.
2. Bab II merupakan tinjauan pustaka tentang gambaran umum yang memuat tanggung jawab nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar di Perairan Lifmatola, Maluku Utara.
3. Bab III merupakan pembahasan atau isi dari penjabaran rumusan masalah mengenai tanggung jawab nakhoda terkait kecelakaan kapal terbakar di Perairan Lifmatola, Maluku Utara Menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
4. Bab IV merupakan uraian tentang pandangan hukum islam terkait kebakaran kapal.
5. Bab V merupakan bab terakhir atau penutup yang menjelaskan secara garis besar dalam bentuk kesimpulan mengenai pokok-pokok permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, serta memberikan beberapa saran.