

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Indonesia merupakan negara kepulauan dimana terhampar beribu-ribu pulau dan lautan yang luas. Daratan Indonesia seluas 1.904.569 km² dan lautannya seluas 3.288.683 km². Indonesia terletak diantara dua benua yakni benua Asia dan benua Australia serta dua samudera yakni Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia. Hal inilah yang menyebabkan perhubungan laut di Indonesia sangat dibutuhkan mengingat Indonesia adalah negara kepulauan dimana untuk menempuh jarak dari satu pulau dengan pulau lainnya diperlukan sarana pengangkutan laut yang memadai. Sarana pengangkutan laut ini harus dikelola, dirawat, dan diawasi pelaksanaannya secara rutin mengingat betapa pentingnya sarana pengangkutan laut di Indonesia.

Dermaga Kali Adem di Jl. Muara Angke, Pluit, Penjaringan, Kota Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, menjadi tempat favorit bagi pengguna jasa transportasi laut yang hendak berlibur dan aktifitas lainnya ke Kepulauan Seribu, DKI Jakarta. Setiap akhir pekan dan musim liburan, pelabuhan itu dipadati ribuan calon penumpang. Konsumen dilayani 44 kapal yang beroperasi setiap hari dermaga Kali Adem ke pulau-pulau yang masuk dalam wilayah Kabupaten Kepulauan Seribu, wilayah administratif Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kapal-kapal tersebut melayani pengguna jasa yang hendak bekerja, kepentingan bisnis, sekolah atau berwisata di

pulau-pulau tersebut. Arus penumpang naik sekitar 200 persen atau menjadi sekitar 5.000-7.000 orang pada akhir pekan dan saat hari libur.

Ketika *peak days* atau hari-hari padat penumpang tersebut terjadi ketimpangan permintaan (*demand*) dengan pasokan (*supply*) kapal, sehingga operator kapal cenderung memuat penumpang melebihi batas toleransi yang diizinkan. Mengangkut penumpang melebihi batas toleransi ini berisiko terhadap keselamatan pelayaran. Saat terjadi musibah seperti kapal tenggelam, kandas atau terbakar, maka semakin besar risiko terhadap keselamatan jiwa penumpang. Tingginya permintaan terhadap sarana dan prasarana dalam mengangkut penumpang seharusnya menjadi prioritas utama. Penambahan kapal saat musim liburan tiba yang dilengkapi fasilitas seperti pelampung keselamatan dan kelayakan kapal tentu sangat diperlukan. Hal ini untuk menghindari timbulnya resiko yang diakibatkan selama musim liburan berlangsung.

Pelayaran adalah *high regulated sector* dimana adanya pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak terkait dari pelayaran tersebut. Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitikberatkan pada pengaturan pihak ketiga menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh *human error*. Pada level operasional, syahbandar, pemilik kapal dan nakhoda bisa dibilang trisula keselamatan pelayaran. Ketiganya masing-masing memiliki peran dan tanggungjawab sebagaimana diatur didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pelayaran tidak hanya menyangkut mengenai pengangkutan laut saja namun lebih luas lagi mencakup mengenai sarana dan prasarana yang ada serta jaminan atas keselamatan, keamanan, serta perlindungan selama berada di lingkungan maritim Indonesia. Hal inilah yang menyebabkan dalam pelayaran dibutuhkan berbagai penunjang, pengawasan, serta perawatan yang rutin. Hal inilah yang menyebabkan diperlukannya jaminan kelaiklautan dan keselamatan kapal sebagai jaminan terhadap keselamatan, keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim.

Dalam angkutan laut membutuhkan banyak fasilitas yang diadakan pemerintah, berupa pelabuhan-pelabuhan, dermaga, gudang-gudang laut, pandu laut, alat bongkat muat, kapal-kapal tunda, dan kapal penolong. Disamping itu fasilitas yang harus disediakan pemerintah pengamanan alur pelabuhan, rambu penerangan laut, tanda-tanda tempat dangkal, jalur masuk pelabuhan disamping kapal-kapal patrol pelayaran. Tidak lengkap hanya keadaan fasilitas pelabuhan atau dermaga, gudang, dan lain-lain sebagainya tidaklah lengkap bila tidak disertai perbaikan *docking* kapal atau pembangunan-pembangunan baru kapal-kapal dalam dan luar negeri.¹

Dikutip dari Liputan6.com, peristiwa terbakarnya kapal Zahro Express di perairan Teluk Jakarta terjadi pada Minggu, 1 Januari 2017. Beberapa warga mendatangi Command Center Muara Angke, untuk melaporkan kebakaran Kapal Zahro Express itu pada pukul 08.46 WIB. Kapal itu diduga mengangkut ratusan orang dari Muara Angke menuju Pulau

¹ Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 26.

Tidung. Usai warga melapor ke Command Center di Pelabuhan Muara Angke, Kelurahan Pluit, Kecamatan Penjaringan, Jakarta Utara, satu unit kapal medium dan satu unit kapal pemadam meluncur, dan tiba di lokasi kebakaran pada pukul 08.50 WIB.

Kabar pun beredar cepat dan simpang siur. Ada yang menyebut Kapal Zahro Expres mengangkut penumpang hampir mencapai 250 orang. Ada juga yang menyebut jumlah korban meninggal lebih dari 20 orang. Begitu juga penyebab kebakaran. Menentukan jumlah penumpang yang sesuai menjadi kendala, lantaran tidak ada manifestnya. Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) menyebutkan, awalnya korban meninggal satu orang hingga bertambah terus hingga 23 orang. Data terakhir dari BNPB menyebutkan, korban meninggal 23 orang. Sedangkan korban hilang 17 orang, luka-luka 17 orang, dan 194 orang selamat. Serta 31 orang dirawat di Rumah Sakit Atmajaya, Jakarta Utara².

Hal ini tentu menimbulkan tanda tanya lantaran tidak adanya kejelasan mengenai jumlah korban kecelakaan kapal KM Zahro Express akibat tidak adanya manifest yang menjadi bukti jumlah penumpang yang diangkut. Selain itu banyaknya jumlah korban yang tidak terselamatkan menjadi bukti bahwa kurangnya evakuasi dalam penyelamatan kecelakaan kapal KM Zahro Express. Terjadinya kecelakaan kapal menjadi tanggungjawab seluruh pihak baik pemerintah, syahbandar, *marin inspector*, pandu laut, ketua administrasi pelabuhan, pemilik kapal, bahkan nakhoda

² <http://news.liputan6.com/read/2693741/tragedi-zahro-expres-di-awal-2017>, diakses pada bulan Februari 2017.

kapal. Lalu, jika tidak adanya kejelasan mengenai jumlah korban tentu dapat dipertanyakan mengenai implementasi tanggungjawab para pihak dalam hal ini nakhoda, perusahaan pengangkut, dan syahbandar sebagaimana yang telah diatur didalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk meneliti dan mengkaji lebih jauh masalah tersebut dalam satu karya ilmiah berbentuk skripsi yang berjudul **“Tanggungjawab Hukum Atas Terjadinya Kecelakaan Kapal Km Zahro Express Di Pulau Tidung Dihubungkan Dengan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka terdapat beberapa pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelian ini, yang dapat dikemukakan adalah :

1. Bagaimanakah KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur mengenai tanggung jawab nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar terhadap kecelakaan kapal?
2. Bagaimanakah tanggungjawab nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar terhadap kerugian kecelakaan kapal KM Zahro Express?
3. Apakah upaya yang harus dilakukan oleh KNKT dan masyarakat agar pelaksanaan tanggungjawab nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar dapat direalisasikan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan kepada judul dan permasalahan dalam penelitian ini, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui, mengkaji, dan menganalisis KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur mengenai tanggung jawab nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar terhadap kecelakaan kapal.
2. Untuk mengetahui, mengkaji, dan menganalisis tanggungjawab nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar terhadap kerugian kecelakaan kapal KM Zahro Express menurut dengan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
3. Untuk mengetahui, mengkaji, dan menganalisis upaya yang harus dilakukan oleh KNKT dan masyarakat agar pelaksanaan tanggungjawab nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar dapat direalisasikan.

D. Kegunaan Penelitian

Dalam setiap penelitian atau pembahasan suatu masalah yang dilakukan penulis diharapkan dapat memberi manfaat dan berguna bagi pihak-pihak yang tertarik dan berkepentingan dengan masalah-masalah yang diteliti dalam hal ini tanggungjawab hukum atas terjadinya kecelakaan kapal KM Zahro Express dihubungkan dengan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kegunaan secara teoritis

Penelitian ini diharapkan berguna untuk menambah kajian keilmuan dalam proses pengembangan (teori) ilmu hukum dan dapat dijadikan sebagai referensi penelitian untuk pengembangan penelitian sejenis.

2. Kegunaan secara praktis

a. Bagi Perkembangan Ilmu Hukum

Penelitian ini diharapkan menambah dan membantu perkembangan ilmu hukum sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu hukum.

b. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pemerintah khususnya terkait pelaksanaan, pengawasan, dan pengelolaan kapal di bidang pelayaran sehingga kecelakaan kapal dapat diminimalisir di kemudian hari.

c. Bagi Pelaku Usaha

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pelaku usaha mengenai tanggungjawabnya sebagai pemilik maupun pengelola kapal jika terjadi kecelakaan kapal.

d. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pembaca baik masyarakat luas, para akademisi, praktisi hukum ataupun pemerintah yang ingin mengetahui dan mendalami mengenai hukum pelayaran khususnya mengenai penyelesaian permasalahan yang diakibatkan oleh terjadinya kecelakaan kapal.

E. Kerangka Pemikiran

Pancasila sebagai dasar Negara menjadi asas pembentukan hukum di Indonesia. Hal ini dikarenakan Pancasila memuat berbagai macam elemen penting dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Pancasila butir ke 2 yang menyatakan kemanusiaan yang adil dan beradab mengandung makna bahwa rakyat Indonesia merupakan rakyat yang memiliki norma-norma hidup dalam bermasyarakat yang menjadi pedoman dalam kehidupan sehari-hari. Kehidupan yang bermasyarakat tersebut tentu harus dipimpin oleh pemimpin yang dipilih oleh rakyat dan mewakili suara rakyat dalam pembangunan negara sebagaimana yang terkandung didalam butir ke 4 Pancasila. Hal ini dibutuhkan guna mencapai keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia sebagaimana yang terkandung didalam butir ke 5 Pancasila agar tercipta pembangunan yang adil dan merata bagi seluruh masyarakat Indonesia.

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen ke IV menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum. Hal ini menandakan bahwa hukum memiliki kedudukan tertinggi dalam mengatur segala aspek kehidupan masyarakat. Definisi hukum menurut Utrecht, antara lain sebagai berikut :³

Hukum adalah himpunan petunjuk hidup (perintah dan larangan) yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat, dan seharusnya ditaati dalam suatu masyarakat, dan seharusnya ditaati oleh anggota masyarakat yang bersangkutan, oleh karena itu pelanggaran terhadap petunjuk hidup tersebut dapat menimbulkan tindakan dari pihak pemerintah masyarakat itu.

³ E. Utrecht/Moh. Saleh Djindang, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1989, hlm. 3.

Hukum merupakan suatu pentunjuk hidup bagi masyarakat dalam suatu wilayah yang jika dilanggar dapat menimbulkan suatu akibat berupa tindakan dari pihak pemerintah masyarakat itu. Adanya petunjuk hidup yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat tersebut memberikan hak dan kewajiban pada setiap orang. Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 menyebutkan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”. Maka, hukum tidak memandang golongan maupun status masyarakat tertentu dalam memberikan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil.

Negara sebagai penguasa harus melaksanakan pembangunan ekonomi yang berguna untuk kesejahteraan rakyat. Hal ini dinyatakan didalam Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 bahwa “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.” Maka, negara sebagai penguasa atas bumi, air, dan kekayaan alam Indonesia harus menggunakan sumber daya yang ada untuk kesejahteraan rakyat agar terselenggaranya pembangunan nasional yang berdasarkan asas dan prinsip yang terkandung didalam Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yakni :

“Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.”

Pembangunan ekonomi di Indonesia tidak luput dengan adanya pengangkutan laut yang memadai. Indonesia sebagai negara poros maritim dunia tentu memerlukan ketahanan dan perlindungan yang kuat terhadap pengangkutan laut tersebut. Pengangkutan laut merupakan salah satu kesatuan dalam pelayaran. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dinyatakan mengenai asas-asas pelayaran yakni Asas Manfaat; Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan, Asas Persaingan Sehat, Asas Adil dan Merata Tanpa Diskriminasi, Asas Keseimbangan, Keserasian, dan Keselarasan, Asas Kepentingan Umum, Asas Keterpaduan, Asas Tegaknya Hukum, Asas Kemandirian, Asas Berwawasan Lingkungan Hidup, Asas Kedaulatan Negara serta Asas Kebangsaan. Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3 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.

Kapal sebagai sarana pengangkutan laut dalam menunjang kegiatan pelayaran dinyatakan definisinya didalam Pasal 1 ayat (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa “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”. Berbeda halnya dengan Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang memberikan definisi kapal sebagai alat berlayar dengan nama apapun dan dari macam apapun.

Kegiatan angkutan laut di Indonesia tentu memerlukan izin agar dapat beroperasi di wilayah teritorial laut Indonesia. Izin tersebut dikeluarkan

oleh pemerintah terkait dengan subjek hukum yang memerlukan perizinan terhadap angkutan laut tersebut. Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.”

Menurut Subekti, yang dimaksud dengan orang dan badan hukum dalam KUH Perdata ialah :⁴

1. Orang berarti pembawa hak atau subjek didalam hukum. Sebagaimana kami sarikan, seseorang dikatakan sebagai subjek hukum (pembawa hak), dimulai dari ia dilahirkan dan berakhir saat ia meninggal. Bahkan, jika diperlukan (seperti misalnya dalam hal waris), dapat dihitung sejak ia dalam kandungan, asal ia kemudian dilahirkan dalam keadaan hidup.
2. Badan hukum juga memiliki hak dan melakukan perbuatan hukum seperti seorang manusia. Badan-badan atau perkumpulan-perkumpulan itu mempunyai kekayaan sendiri, ikut serta dalam lalu lintas hukum dengan perantara pengurusnya, dapat digugat, dan dapat juga menggugat di muka hakim.

Adapun izin untuk menjalankan usaha angkutan laut diberikan oleh pemerintah terkait dengan domisili wilyah pengoperasian angkutan laut tersebut. Hal ini diatur didalam Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni :

⁴ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 2005, hlm. 19-21.

“Izin usaha angkutan laut diberikan oleh:

- a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
- b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
- c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antarprovinsi dan internasional.”

Izin melakukan kegiatan pelayaran dengan menggunakan angkutan laut tentu harus memenuhi syarat-syarat keselamatan dan kelaiklautan kapal. Keselamatan kapal didalam Pasal Pasal 117 ayat (2) yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan, manajemen keamanan kapal. Keselamatan pelayaran erat berkaitan dengan kelaiklautan kapal. Kelaiklautan kapal didalam Pasal 124 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio danelektronika kapal.

Adanya syarat-syarat keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal tentu untuk menghindari terjadinya peristiwa-peristiwa yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal terjadi akibat berbagai macam faktor baik faktor internal maupun eksternal. Didalam Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 – Pasal 249. Menurut Pasal 245 yang dimaksud dengan kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa :

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tubrukan, dan
- d. Kapal kandas

Ketika terjadi kecelakaan kapal maka diperlukan tanggungjawab dari berbagai pihak baik syahbandar, perusahaan pengangkut, maupun nakhoda. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab merupakan keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkirakan, dan sebagainya).⁵ Tanggungjawab secara hukum (yuridis) mempunyai dua aspek yang terkait satu dengan yang lainnya. Tanggung jawab yuridis selalu terkait dengan hak dan kewajiban yang dapat diatur dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak yang bersangkutan ataupun mempunyai daya laku karena diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.⁶

Dalam pada waktu itu diperhatikan asas-asas tanggung jawab ganti rugi untuk dapat menentukan apakah atau bagaimana sesuatu kerugian yang

⁵ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua*, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hlm. 1006

⁶ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 65.

menimbulkan tanggung jawab ganti rugi mempunyai batas. Pada umumnya ada empat asas tanggung jawab ganti rugi, yaitu :⁷

- a. Asas tanggung jawab ganti rugi berdasarkan adanya unsur kesalahan (*liability based on fault*);
- b. Asas tanggung jawab berdasarkan praduga adanya unsur kesalahan (*presumption of liability*) dimana seseorang dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena perbuatannya kecuali ia dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan segala upaya untuk mencegah kerugian tersebut namun masih terjadi sehingga hal tersebut bukan karena kesalahannya;
- c. Asas tanggung jawab ganti rugi mutlak (*absolut liability*) yang tidak mempermasalahkan ada-tidaknya kesalahan;
- d. Asas tanggung jawab ganti rugi terbatas (*limitation of liability*) dimana tanggung jawab ganti rugi dibatasi sampai sejumlah tertentu. Hal terakhir ini umpamanya terdapat dalam pengangkutan laut dimana tanggung jawab ganti rugi pengangkut dibatasi oleh undang-undang.

Pada saat terjadi kecelakaan laut, terdapat beberapa pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya peristiwa kecelakaan kapal diantaranya nakhoda, perusahaan pengangkut, dan syahbandar. Definisi nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar terdapat didalam KUHD dan

⁷ *Ibid*, hlm. 66-67.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 1 angka

(41) memberikan definisi syahbandar nakhoda ssebagai berikut :

“Nakhoda adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenangan dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Tanggungjawab nakhoda saat berada di atas kapal tidak hanya termuat di dalam Pasal 342 KUHD yang menyatakan bahwa “Nakhoda diwajibkan bertindak kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.” Pasal 342 dan 372 KUHD secara ekplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan nakhoda, tidak ada yang lain. Pasal 137 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga memberikan tanggungjawab terhadap nakhoda saat berada diatas kapal.

Definisi perusahaan pengangkut tidak disebutkan didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 320 dirumuskan definisi perusahaan kapal yakni “Pengusaha kapal adalah dia, yang mengoperasikan kapal untuk pelayaran laut, yang dikemudikan sendiri atau oleh seorang nakhoda, yang diperkejakan di bawah perintahnya.” Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran perusahaan pengangkut dimasukkan didalam pengertian agen umum. Menurut Pasal 1 angka (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud agen umum ialah :

“Agen umum merupakan perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk

melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.”

Tanggungjawab perusahaan pengangkut dimuat didalam Pasal 321 KUHD dan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 321 menyebutkan dua macam tanggungjawab perusahaan pengangkut, yaitu :

“ (1) Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu, dalam jabatan mereka, dalam lingkungan wewenang mereka.

(2) Ia bertanggung jawab untuk kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan melawan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka.”

Pasal 231 ayat (1) secara eksplisit menyatakan bahwa setiap perbuatan nakhoda (dan pekerja lain didalam kapal) denan perbuatan-pebuatan hukumnya mewakili langsung si pengusaha kapal sedangkan Pasal 321 ayat (2) menyatakan bahwa pertanggungjawaban si pengusaha kapal terhadap perbuatan-perbuatan dari nakhoda, pekerja, dan orang lain yang dikenal melakukan pekerjaan di kapal tersebut.⁸

Adanya tanggungjawab perusahaan pengangkut terhadap barang dan penumpang yang diangkutnya berkaitan erat dengan adanya perjanjian. Berdasarkan Pasal 1313 KUHPdata yang dimaksud perjanjian ialah “Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap

⁸ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Bandung, 1984, hlm. 92-95.

satu orang lain atau lebih”. Syarat-syarat sahnya perjanjian diatur di dalam Pasal 1320 KUHPerdara yakni :

- “Supaya terjadi persetujuan yang sah, perlu dipenuhi empat syarat;
- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya
 - b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
 - c. Suatu pokok persoalnya tertentu
 - d. Suatu sebab yang tidak terlarang”

Terdapat asas-asas perjanjian diantaranya asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas *pacta sunt servanda*, asas itikad baik (*geode trouw*) dan asas kepribadian. Asas konsensualisme tercermin dari adanya kesepakatan para pihak sehingga timbul hak dan kewajiban masing-masing pihak. Menurut Subekti⁹, asas kebebasan berkontrak dinyatakan didalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yang menyatakan bahwa segala perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang untuk mereka yang membuatnya. Artinya, perjanjian tersebut tidak dapat ditarik kembali, kecuali dengan persetujuan kedua belah pihak atau berdasarkan alasan-alasan yang ditetapkan oleh undang-undang. Hal ini sejalan dengan asas *pacta sunt servanda* dimana hakim hanyalah diperbolehkan meletakkan kewajiban-kewajiban baru disamping kewajiban-kewajiban yang semata-mata dituliskan.

Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Semua perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik” dimana terdapat asas itikad baik yang artinya dalam menjalankan suatu perjanjian tidak boleh bertentangan dengan kepatutan dan keadilan. Asas kepribadian dinyatakan di

⁹ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, PT Intermasa, Jakarta, 2005, hlm. 139.

dalam Pasal 1315 KUHPdata dimana “Pada umumnya seseorang tak dapat menerima kewajiban-kewajiban atau memperjanjikan hak-hak atas namanya sendiri, kecuali hanya untuk dirinya sendiri”. Artinya, orang yang membuat suatu perjanjian hanya dapat menanggung terlaksananya perjanjian itu, jikalau ia sendiri yang melaksanakannya.

Tanggungjawab perusahaan pengangkut dinyatakan pula dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dimana perusahaan wajib bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang serta muatan kapal yang diangkut sesuai dengan jenis dan jumlahnya, yakni :

- “(1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.”

Definisi syahbandar dinyatakan didalam Pasal 1 angka (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni :

“Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundangundangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.”

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa syahbandar memiliki fungsi dalam melaksanakan

tugasnya sebagaimana yang terdapat didalam Pasal 207 ayat (1) dan (2)

yakni :

“(1)Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

(2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.”

F. Metode Penelitian

Untuk dapat mengetahui dan membahas suatu permasalahan maka diperlukan adanya pendekatan dengan menggunakan metode-metode tertentu yang bersifat ilmiah. Metode penelitian yang akan digunakan untuk penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Spesifikasi Penelitian

Berdasarkan judul dan rumusan masalah, spesifikasi penelitian dalam skripsi ini adalah termasuk *deskriptif-analitis*, yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini, yaitu tanggungjawab hukum atas terjadinya kecelakaan Kapal KM Zahro Express di Pulau Tidung.

2. Metode Pendekatan

Metode dalam penelitian ini adalah yuridis normative yaitu suatu penelitian yang menekankan pada ilmu hukum dan melakukan inventarisasi hukum positif yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan di bidang hukum. Secara deduktif penelitian ini dimulai dengan menganalisis data sekunder di bidang hukum, yang berkaitan dengan hal-hal yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini.¹⁰

3. Tahap Penelitian

Sebelum penyusun melakukan penelitian, terlebih dahulu menetapkan tujuan penelitian agar jelas mengenai apa yang akan diteliti, kemudian dilakukan perumusan masalah dari berbagai teori dan konsep yang ada, untuk mendapatkan data primer dan sekunder sebagaimana dimaksud diatas, dalam penelitian ini tahap penelitian dilakukan melalui 2 (dua) tahap, yaitu :

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, yang dimaksud dengan penelitian kepustakaan yaitu :¹¹

Penelitian terhadap data sekunder. Data sekunder dalam bidang hukum dipandang dari sudut kekuatan mengikatnya dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan data-data sekunder, yaitu :

¹⁰ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hlm. 150.

¹¹ *Ibid*, hlm. 11.

- 1) Bahan-bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, diantaranya peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, traktat dan lain-lain¹² yang berkaitan dengan tanggungjawab hukum atas terjadinya kecelakaan Kapal KM Zahro Express di Pulau Tidung yakni KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 2) Bahan-bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer,¹³ berupa buku-buku yang memiliki korelasi dengan penulisan skripsi ini.
- 3) Bahan-bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder,¹⁴ seperti kamus hukum.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan yaitu suatu cara memperoleh data yang dilakukan dengan mengadakan observasi untuk mendapatkan keterangan-keterangan yang akan diolah dan dikaji berdasarkan peraturan yang berlaku.¹⁵

¹² Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif "Suatu Tinjauan Singkat"*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hlm. 11.

¹³ Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.Cit*, hlm. 12.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 12.

¹⁵ *Ibid*, hlm. 52.

4. Teknik Pengumpul Data

Teknik yang dipergunakan dalam pengumpulan data yaaitu melalui penelitian yang dilakukan dengan cara studi kepustakaan yang terdiri dari :

a. Studi Dokumen

Studi dokumen yaitu dengan mengumpulkan data dari bahan-bahan pustaka yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang dibahas oleh peneliti.

b. Wawancara

Wawancara yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai. Wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi.¹⁶

5. Alat Pengumpul Data

Data yang telah terkumpu melalui kegiatan pengumpulan data diperoleh untuk dapat menarik kesimpulan bagi tujuan penelitian, teknik yang dipergunakan dalam pengolahan data sekunder dan data primer adalah :

- a. Studi kepustakaan yaitu dengan mempelajari materi-materi bacaan yang berupa literatur, catatan perundang-undangan yang berlaku dan bahan lain dalam penulisan ini;
- b. Studi lapangan yaitu teknik pengumpulan data dengan mengadakan wawancara pada instansi serta pengumpulan bahan-bahan yang terkait dengan masalah yang dibahas.

¹⁶ *Ibid*, hlm. 57.

6. Analisis Data

Penarikan kesimpulan dari hasil penelitian yang sudah terkumpul yang dilakukan dengan metode analitis yuridis kualitatif. Dengan penganalisaan data-data sekunder secara kualitatif dari sudut pandang ilmu hukum. Data primer dan data sekunder yang diperoleh dari penelitian disusun dengan teratur dan sistematis, kemudian dianalisa untuk ditarik suatu kesimpulan.

7. Lokasi Penelitian

Studi Pustaka :

Perpustakaan merupakan tempat pencarian data sekunder diantaranya :

- a. Perpustakaan Hukum UNPAS di Jalan Lengkong Besar No. 68, Bandung.
- b. Perpustakaan Hukum UI di Gedung Crystal of Knowledge Kampus UI, Depok.

Instansi Terkait :

- a. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) di Jalan Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat.
- b. Departemen Perhubungan Laut di Jalan Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta Pusat.
- c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Muara Angke di Jalan Dermaga No. 1 Pelabuhan Muara Angke, Jakarta Utara.

8. Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Feb 2017	Mar 2017	Apr 2017	Mei 2017	Jun 2017	Jul 2017
1	Persiapan Penyusunan Proposal						
2	Bimbingan Penulisan Proposal						
3	Seminar Proposal						
4	Persiapan Penelitian						
5	Pengumpulan Data						
6	Pengolahan Data						
7	Analisis Data						
8	Penyusunan Hasil Penelitian ke dalam bentuk Penulisan Hukum						
9	Sidang Komprehensif						
10	Perbaikan						
11	Penjilidan						
12	Pengesahan						

Keterangan : Jadwal sewaktu-waktu dapat diubah.