

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kedaulatan Indonesia terhadap laut dapat diketahui berdasarkan penjelasan ordonansi laut teritorial dan lingkungan maritim sebagai berikut, Negara Indonesia berdaulat atas wilayah ini, baik mengenai jalur laut itu sendiri yang terdiri dari air, dasar laut dan tanah dibawahnya, maupun udara yang ada diatasnya.

Begitu besar penguasaan atas Iaut yang dimiliki Indonesia hendaknya dapat diusahakan untuk memberikan manfaat yang besar bagi kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia. Hal tersebut di atas sesuai dengan pasal 33 ayat 3 UUD 1945,¹ yakni bumi air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Bangsa Indonesia sudah bertekad untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa dan segenap sumber daya alam yang tersedia baik hayati maupun non hayati.

Untuk mencapai tujuan tersebut sumber daya alam yang terdapat di dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang air di atasnya harus dilindungi dan dikelola secara tepat, terarah dan bijaksana. Untuk itu berbicara masalah laut tidak akan

¹ Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

lepas dengan berbicara tentang hukum internasional. Berbagai kepentingan menyangkut penggunaan laut adalah: ²

- 1) Kepentingan Pelayaran (navigasi).
- 2) Keperluan perikanan dan perlindungan hayati laut.
- 3) kepentingan kesehatan.
- 4) Kepentingan komunikasi (pemasangan kabel - kabel bawah laut)

Transportasi laut merupakan akomodasi yang sangat layak, karena terdapat pulau- pulau yang hanya dapat dihubungkan melalui transportasi laut. Berbeda dengan negara yang bukan kepulauan, transportasi laut tentunya tidak terlalu menjadi hal yang utama melainkan merupakan pilihan dari berbagai macam moda transportasi seperti kereta api, mobil, dan lainnya.

Sedangkan negara kepulauan penggunaan transportasi darat tidak selalu membantu jika tidak ditunjang dengan moda transportasi laut, seperti halnya dalam penyebrangan sungai besar, selat, dan laut di negara tersebut. Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah menggunakan kapal-kapal sebagai alat transportasi penting untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat dari segi penyaluran menggunakan transportasi laut. Transportasi laut selalu menjadi pilihan bagi masyarakat, khususnya dalam menggerakkan roda perekonomian.

Sangat diperlukan alat transportasi laut menawarkan jasa angkut untuk penumpang ataupun mengangkut suatu komoditas perdagangan dengan jumlah

² Mochtar Kusuma Atmaja, , *IMCO Dan Pembinaan Hukum Pelayaran Nasional*, Bina Cipta, Hlm 14.

yang besar dan jarak yang jauh pula, ditawarkan biaya yang relative murah dibandingkan transportasi darat dan udara. Sebagai negara maritim dan atau negara kepulauan terbesar didunia lebih kurang 17.506 (tujuh belas ribu lima ratus enam) pulau, sudah sejak lama kepulauan Indonesia dijadikan perlintasan transportasi dunia dan ramai dilalui sarana atau moda transportasi yang menghubungkan antar benua di samping itu sebagai penghubung kota dan pulau, juga memiliki berbagai ragam kekayaan yang menjadi tumpuan harapan masa dean kesejahteraan rakyat.

Terganggunya atau terancamnya keamanan dan keselamatan di wilayah yurisdiksi Indonesia beserta lingkungannya menyebabkan kchilangan kesempatan dalam mcraih devisa khususnya dari aktivitas transportasi tersebut karena dari aspek pertahanan, keselamatan dan keamanan transportasi sangat mempengaruhi usaha pembangunan negara dan bangsa ini. Untuk mempertahankan eksistensi Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang utuh dan menyeluruh, maka integritas perairan Indonesia sebagai bagian integral dan satu kesatuan wilayah dengan darat dan ruang udara di atasnya harus dapat dipertahankan, dipelihara dan dilindungi.

Secara konkrit, untuk dapat melindungi kepentingan Indonesia dan mewujudkan kondisi keamanan di wilayah perairan Indonesia, maka perlu ada pelaksanaan penegakan hukum di laut, antara lain penegakan hukum di perairan Indonesia. Salah satu bentuk peraturan negara yang mengatur masalah pelayaran adalah Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Undang undang ini merupakan penyempurnaan dari UU No. 21 tahun 1992 yang tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan

undang-undang yang baru. Sebagai negara anggota IMO (*International Maritime Organization*) sebuah organisasi dunia yang mengurus masalah dunia pelayaran, kita wajib melaksanakan seluruh aturan yang ada didalam konvensi. Sebagai catatan Indonesia telah meratifikasi sedikitnya 15 (lima belas) konvensi IMO. Terdapat 3 (tiga) pilar utama dari konvensi IMO yang sangat berperan didalam aspek kemaritiman yaitu "*SOLAS (Safety of life at Sea)*", mengatur aspek keselamatan kapal, *MARPOL (Marine Pollution)* mengatur masalah pencemaran lingkungan dari kapal, dan *STCW (Standard Training Certification for Watch keeping)* mengatur kompetensi dan syarat minimum pengawakan kapal."

Kondisi kapal sangatlah penting dalam menjamin sampainya penumpang atau barang untuk sampai ke tujuan. Walaupun kapal-kapal yang dioperasikan sudah berusia tua, namun tetap dituntut harus dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan kapalnya sendiri, anak buah kapal, muatan yang dibawanya, dan juga lingkungannya. Walaupun kondisi kapal menjadi hal penting demi keselamatan penumpang, namun dalam realitanya hal inilah yang banyak dilalaikan oleh pemilik jasa angkutan laut.

Kelalaian terhadap keselamatan penumpang akan berakibat pada ditegakkannya hukum yang dalam hal Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Meski kemajuan di bidang angkutan kapal laut semakin canggih, namun tidak sedikit sering terjadi banyak kecelakaan di berbagai perairan. Jika sampai terjadi kecelakaan kapal laut, dapat dipastikan akan terjadi kerugian yang tidak sedikit, karena kerugian tersebut tidak saja secara materil namun kerugian -kerugian secara immateriil juga. Bahkan sampai kepada hilangnya nyawa manusia. Kecelakaan

kapal angkutan tidak saja bisa terjadi di sepanjang perairan. namun disekitar pelabuhan atau dermaga dengan berbagai penyebabnya dapat pula terjadi.

Dari sekian banyak penyebab kecelakaan kapal angkutan, maka faktor kecerobohan dan kelalaian manusia adalah faktor yang paling utama. Disamping terdapat faktor lain yang bersifat teknis ataupun faktor alam berupa dalam sejarah angkutan perkapalan di Indonesia telah banyak terjadi kecelakaan kapal, yang mengakibatkan berbagai keniagaan yang tidak sedikit. Dalam pasal 120 undang - undang No. 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan di pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi prosedur pengamanan pelabuhan, sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan, sistem komunikasi dan personil pengamanan.³

Adanya keselamatan dan keamanan pelabuhan mengisyaratkan bahwa pihak pengelola perkapalan jelas dan tidak menginginkan terjadinya kecelakaan kapal. Sedangkan berdasarkan pasal 116 ayat (1) undang - undang Nomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan' keamanan angkutan pelayaran pelabuhan, perlindungan maritim. Sedangkan ayat (2) menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh pemerintah.

Oleh karena itu keselamatan dan keamanan ditanggung pemerintah, maka keselamatan dan keamanan dalam perjalanan kapal harus benar - benar

³ Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Dalam tragedi kecelakaan kapal angkutan yang sering terjadi menurut Soerkardono pertanggung jawaban setiap kecelakaan kapal yaitu harus disesuaikan dengan hukum, dilakukan oleh penguasa perkapalan yang berada dalam ikatan perjanjian tetap dan untuk sementara. Untuk melakukan pekerjaan bagi kapal yang tidak harus merupakan perjanjian perburuan.⁴

Kecelakaan kapal juga dapat disebabkan dari kesalahan manusia (*human error*) meskipun disebabkan dari faktor alam. Indonesia memiliki kondisi teritorial geografisnya yang dapat memungkinkan cuaca buruk dalam waktu-waktu tertentu. Dengan tingginya gelombang air laut yang dapat merugikan pada transportasi laut.

Capt. R.P Suyono memberikan penyebab musibah kapal seperti kecelakaan pada kapal dapat terjadi karena:

1. Kerusakan yang terjadi pada mesin dan kapalnya.
2. Kesalahan manusia (*human error*)
3. Faktor ekstern atau intern, misalnya terjadi tubrukan dan/atau kebakaran
4. Alam atau cuaca yang dihadapi kapal
5. Kombinasi dari semua penyebab diatas.⁵

⁴ R. Soekardoiio, 2001, *Hukum Perkapalan Indonesia*. Penerbit Dian Rakyat. Jakarta hlm. 5

⁵ Capt. R.P Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*, edisi ketiga, penerbit PPM Jakarta, 2005, Hlm.167.

Adapun juga pengertian kecelakaan kapal berdasarkan pasal 2 undang-undang nomor 17 tahun 2008, sebagai berikut:

Pasal 245:

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*

Dapatnya sebuah kapal berlayar, terdapat seorang nahkoda yang harus berdinis sebagaimana pandangan Djoko Triyanto bahwa: “Nahkoda dan beberapa perwira kapal harus mempunyai sertifikat keahlian pelaut dengan sertifikat keterampilannya sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, dan juga daya gerak kapal. Bahwa disamping rating yang memiliki sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat ketrampilan pelaut harus sesuai dengan jenis tugas, serta ukuran dan tata susunan kapal.⁶

Nahkoda memiliki tanggung jawab penuh atas sebuah kapal, maka itu nahkoda yang memimpin kapal yang menandatangani segala perjanjian kerja laut dan seluruh awak kapal maupun segala isinya harus tunduk kepada putusan nahkoda. Dengan demikian nahkoda memiliki kewajiban untuk mempersiapkan kapal dengan kondisi laik laut dan dibuktikan dengan adanya sertifikat keselamatan.

⁶ Joko Triyanto, 2005, *Bekerja Di Kapal*, Cetakan Pertama, Mandar Maju, Bandung, hlm.

D.A. Lasse mengemukakan bahwa : “sebuah kapal yang laik laut merupakan kapal yang memenuhi semua peraturan yang dipersyaratkan, namun keadaan itu masih kebutuhan dasar untuk digunakan di laut. Maka nahkoda harus mempertaruhkan terhadap faktor-faktor diluar atas keselamatan pelayaran.”⁷

Maka dari itu, setiap petugas yang mengambil peran di perkapalan harus mempunyai tanggung jawab penuh terhadap tugasnya, jika terjadi peristiwa seperti halnya kecelakaan seharusnya pihak-pihak yang bertugas bertanggung jawab akan hal tersebut. Berangkat dari latar belakang masalah diatas penulis tertarik untuk meneliti dan menganalisa permasalahan tersebut yang akan dituangkan dalam bentuk Tesis dengan judul penelitian **“Pertanggung jawaban Nahkoda dalam Pengangkutan Laut atas Kecelakaan kapal.”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, adapun yang menjadi permasalahan dalam penulisan tesis ini, adalah:

1. Bagaimana pengaturan Tanggung Jawab Hukum Nahkoda atas kecelakaan kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran?
2. Bagaimana Penerapan Hukum atas kecelakaan pengangkutan laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran?

⁷ D.A. Lasse, 2014, *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemandu-an Kapal*, Edisi Pertama, Cetakan Kesatu, Raja Grafindo Persada, Jakarta, Hlm. 125.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian adalah bagian pokok ilmu pengetahuan yang bertujuan untuk lebih mendalami segala aspek kehidupan. Disamping itu adapun juga sarana untuk mengembangkan keilmuan, baik dari segi teoritis maupun segi praktik.⁸ Tujuan dari penelitian yang ingin dicapai oleh penulis dalam penulisan tesis ini, untuk:

1. Mengetahui dan menganalisis pengaturan tanggung jawab Hukum Nahkoda atas kecelakaan kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.
2. Mengetahui dan menganalisis penerapan Hukum atas kecelakaan pengangkutan laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

D. Manfaat Penelitian

Dalam setiap penelitian ilmiah tentunya diharapkan ada suatu manfaat yang dihasilkan. Adapun manfaat dari penulisan tesis ini yaitu:

1. Secara Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan untuk dapat menambah wawasan keilmuan dalam kaitannya dengan pengaturan tanggung jawab

⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Ui Press, 2008, Hlm. 3

Hukum terhadap Nahkoda atas kecelakaan kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai informasi bagi berbagai pihak yang menaruh minat dan perhatiannya pada studi hukum bisnis, khususnya terkait penerapan Hukum atas kecelakaan pengangkutan laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

E. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep

1) Kerangka Teori

a) Tanggung jawab Hukum

Tanggung jawab menurut kamus umum bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Sehingga bertanggung jawab menurut kamus bahasa Indonesia adalah berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya. Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja.⁹

Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya. Tanggung jawab itu bersifat kodrati, artinya sudah

⁹ Abdulkadir Muhammad, “*Hukum Perusahaan Indonesia*”, Citra Aditya Bakti, 2010, hlm. 503.

menjadi bagian kehidupan manusia, bahwa setiap manusia pasti dibebani dengan tanggung jawab. Apabila ia tidak mau bertanggung jawab, maka ada pihak lain yang memaksakan tanggung jawab itu.

Dengan demikian tanggung jawab itu dapat dilihat dari dua sisi, yaitu dari sisi pihak yang berbuat dan dari sisi kepentingan pihak lain.¹⁰ Tanggung jawab adalah ciri manusia beradab (berbudaya). Manusia merasa bertanggung jawab karena ia menyadari akibat baik atau buruk perbuatannya itu, dan menyadari pula bahwa pihak lain memerlukan pengabdian atau pengorbanannya. Untuk memperoleh atau meningkatkan kesadaran

Bertanggung jawab perlu ditempuh usaha melalui pendidikan, penyuluhan, keteladanan, dan takwa kepada Tuhan Yang Maha Esa. Teori Tanggung Jawab Menurut Abdulkadir Muhammad adalah dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) yang dibagi menjadi beberapa teori, yaitu¹¹:

- a) Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*). Tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.

¹⁰ Ibid, Hlm, 504

¹¹ Ibid, Hlm. 506

- b) Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).
- c) Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya

b) Kepastian Hukum

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang pada dasarnya kepastian sendiri adalah dalam hal suatu kondisi yang pasti, seyogyanya hukum juga begitu harus pasti. Selain itu juga dapat dilihat dengan peraturan perundangan yang diciptakan secara pasti dengan begitu akan mengakomodir dengan jelas dan masuk akal.¹²

Sedangkan pengertian kepastian hukum menurut Sudikno Mertokusumo, merupakan sebuah jaminan bahwa hukum tersebut harus dijalankan dengan cara yang baik. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang-undangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu memiliki

¹² C.S.T Kansil, 2009, *Kamus istilah Hukum*, Jakarta, Gramedia Pustaka, Hlm 385.

aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati.¹³

Lon Fuller menjelaskann 8 (delapan) asas yang harus dipenuhi oleh hukum, yang apabila tidak terpenuhi, maka hukum akan gagal untuk disebut sebagai hukum, atau dengan kata lain harus terdapat kepastian hukum. Kedelapan asas tersebut adalah sebagai berikut :¹⁴

- 1) *Suatu sistem hukum yang terdiri dari peraturan-peraturan, tidak berdasarkan putusan-putusan sesat untuk hal-hal tertentu;*
- 2) *Peraturan tersebut diumumkan kepada publik;*
- 3) *Tidak berlaku surut, karena akan merusak integritas sistem;*
- 4) *Dibuat dalam rumusan yang dimengerti oleh umum;*
- 5) *Tidak boleh ada peraturan yang saling bertentangan;*
- 6) *Tidak boleh menuntut suatu tindakan yang melebihi apa yang bisa dilakukan;*
- 7) *Tidak boleh sering diubah-ubah;*
- 8) *Harus ada kesesuaian antara peraturan dan pelaksanaan sehari-hari.*

¹³ Asikin zainal, 2012, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, Hlm. 23

¹⁴ Lon Fuller, *the Morality of Law* , 1971, Hlm. 54-58

Berdasarkan uraian diatas, maka harus ada kepastian antara peraturan dan pelaksanaannya, dengan demikian sudah memasuki ranah aksi, perilaku, dan faktor-faktor yang mempengaruhi bagaimana hukum positif dijalankan.

2) Kerangka Konsep

a) Pengangkutan laut

Pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi negara Indonesia. terutama dalam bidang ekonomi tidak efisien dikarenakan masyarakat harus melewati daerah perairan dari pulau yang satu dengan lainnya. Untuk itu, alternatif satu-satunya adalah masyarakat harus menggunakan jasa transportasi pengangkutan laut. Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut menyebutkan bahwa:

“Pengangkutan laut merupakan suatu kegiatan pelayaran dengan menggunakan kapal laut untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau antara beberapa pelabuhan.”

Defenisi pelayaran berdasarkan pasal 1 angka 1, berbunyi:

“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”

Sedangkan mengenai definisi kapal berdasarkan Pasal1 angka 2

Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

“Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah

permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

Kapal 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 ini yang menyebabkan dalam pelayaran dibutuhkan berbagai penunjang, pengawasan, serta perawatan rutin

b) Nakhoda

Definisi Nakhoda dirumuskan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008 yaitu:

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

Berdasarkan pengertian Nakhoda diatas dapat dilihat bahwa Nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah - perintah Nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali.

Nakhoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini dengan pengertian bahwa Nakhoda telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja dibawah perintah pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh

pengusaha kapal tersebut. Karena itu Nakhoda memiliki kewajiban - kewajiban yang wajib untuk dipenuhi.

Maka dari itu, Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

c) Kapal

Menurut Pasal 1 angka 36 Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu:

“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.”

Adapun Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran memiliki pengertian lebih luas tentang kapal dibandingkan dengan pengertian sebagaimana tertuang dalam KUHD, pengaturan tentang kegiatan perkapalan sebagai suatu sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan dan juga kegiatan-kegiatan yang berkaitan secara langsung

dengan perdagangan melalui laut yang diatur dalam hukum perdata dan juga dagang maupun publik.¹⁵

d) Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal berdasarkan pasal 245 undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, ialah:

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*

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis yang dipergunakan dalam penelitian tesis ini adalah penelitian hukum normatif, hukum normatif dengan pendekatan yuridis normatif. Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal, dimana hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in books*) dan penelitian terhadap sistematika hukum dapat dilakukan ada peraturan perundang-undangan tertentu atau hukum tertulis.¹⁶

¹⁵ Ijat Danajat, 2013, *Hukum Maritim*, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, hlm. 1

¹⁶ Ida Hanifah dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: FH. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Halaman 19

2. Pendekatan penelitian

Dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif, artinya penekanan pada ilmu hukum normatif, dengan menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*statute approach*). Maka Metode pendekatan yang diterapkan adalah pendekatan peraturan-undangan. Metode pendekatan ini didukung dengan tehnik pengumpulan data sekunder Sumber data sekunder adalah bersumber dari bahan bacaan.

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, sedangkan Jenis Sumber bahan hukum adalah bahan hukum yang berdasarkan pada bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu:¹⁷

a. Bahan hukum Primer:

Bahan-bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum. Adapun juga bahan hukum primer terdiri dari:

1. Kitab Undang-undang Hukum Perdata
2. Kitab Undang-undang Hukum Dagang
3. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

¹⁷bid, Hlm . 97

4. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

b. Bahan hukum sekunder:

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya.

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier dapat diartikan sebagai sumber yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, kamus besar Bahasa Indonesia dan kamus bahasa asing.

Dalam hal ini berkaitan dengan mengkaji dan/atau analisis terkait yaitu Pertanggung jawaban Nahkoda dalam Pengangkutan Laut atas Kecelakaan kapal..

4. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis yaitu, Penelitian kepustakaan (*Library research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber dan mempelajari buku-buku dan literatur lainnya yang berhubungan dengan masalah yang penulis angkat untuk memperoleh dasar teoritis dalam penulisan tugas akhir, Dalam rangka

mendapatkan data skunder dengan cara menyusun kerangka teoritis dan konsepsional dengan cara menelaah bahan - bahan hukum

5. Teknik Analisa data

Analisa yang dilakukan dalam penelitian tesis ini adalah melalui pengolahan bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan terlebih dahulu, kemudian disusun secara sistematis dan terarah dengan menggunakan metode deskriptif yaitu setiap analisa akan dikembalikan pada norma hukum karena alat ujinya adalah norma hukum yang bersaranakan logika deduksi.

Selanjutnya data-data tersebut dianalisis dengan cara membandingkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan teori-teori hukum sehingga tampak penyesuaian atau perbedaan antara keduanya, kemudian penulis menarik permasalahan pokok dan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu dengan menghubungkan hal-hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus berdasarkan Peraturan Perundang- Undangan yang berlaku

G. Orisinalitas Penelitian

Tabel Perbandingan Penelitian					
No	Substansi	Zephyri Siregar	Monang	Herman Susetyo	Agus Santosa
1	Judul	Pertanggungjawaban Nahkoda Dalam Pengangkutan Laut Atas Kecelakaan Kapal		Tanggungjawab nahkoda pada kecelakaan kapal dalam pengangkutan penumpang dan barang melalui laut	Pertanggungjawaban Nahkoda dan Pengangkutan terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan

			di Indonesia	Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08).
2	Persamaan	Pertanggungjawaban Nahkoda	Pertanggungjawaban Nahkoda	Pertanggungjawaban Nahkoda
3	Perbedaan	Maka dari hasil tema penelitian terdahulu, maka dapat disimpulkan kebaruan dari penelitian ini ialah ialah konsep mengkaji pelaksanaan pertanggungjawaban nahkoda secara khusus yang dimana melihat dari segi aspek teori hukum dan undang-undang terbaru yang ada		

H. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai pembahasan dalam penelitian ini, maka dijelaskan melalui sistematika yang terdiri dalam 5 (lima) bab, yang tiap-tiap bab akan dirinci lagi menjadi beberapa sub bab, sebagai berikut:

BAB I, Sebagai awal penulisan yang terdiri pendahuluan. Uraian dari tulisan ini memiliki tujuan untuk memberikan kepada pembaca mengenai topik yang akan dibahas dalam tesis ini. Bab I terdiri dari beberapa, yaitu latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, kerangka teoritis dan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II, Pada bab ini akan membahas tinjauan Pustaka, yang menguraikan landasan teori dan teori-teori yang akan digunakan juga uraian

kata perkata dari variabel judul, yakni apa yang dimaksud pengangkutan laut, asas-asas pelayaran, Nahkoda, Pertanggungjawab Hukum dan kepastian hukum.

BAB III, Pada bab ini akan membahas dari rumusan masalah yang pertama. Yaitu Pengaturan Tanggung Jawab Hukum terhadap Nahkoda atas kecelakaan kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

BAB IV, Pada bab ini yang merupakan pembahasan rumusan masalah yang kedua yaitu Mengetahui dan memahami penerapan Hukum atas kecelakaan pengangkutan laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran..

BAB V, Pada bab ini merupakan akhir dari penulisan tesis ini. Bab ini menguraikan penutup yang akan diakhiri dengan uraian tentang kesimpulan dan saran guna memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait..