

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar adalah negara yang terdiri dari pulau-pulau, Indonesia dipisahkan oleh lautan yang sangat luas. Melihat hal tersebut, maka sektor kelautan atau pelayaran merupakan aspek penting untuk membantu kehidupan ekonomi, sosial, pertahanan, pemerintahan, budaya, keamanan atau militer, dan lainnya. Pelayaran memiliki cakupan yang amat luas dimulai sebagai angkutan penumpang dan barang, hidrografi, penjagaan pantai, kegiatan olahraga, hingga rekreasi dan pariwisata. Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau mencapai 17.508 pulau merupakan negara dengan garis pantai terpanjang kedua setelah Kanada. Hal tersebut merupakan potensi yang besar bagi negara Indonesia khususnya di bidang maritim.¹

Indonesia adalah Negara Hukum. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945). Konsekuensi Indonesia sebagai negara hukum dapat dilihat bahwa setiap sikap, tindakan, dan perilaku alat negara, serta penduduk harus didasarkan dan sesuai dengan hukum, karena hukum merupakan supremasi dan perintah tertinggi dalam penyelenggaraan negara. Hukum juga merupakan instrumen negara yang memuat larangan dan perintah guna terciptanya kehidupan yang aman dan

¹ Djoko Triyanto, *Bekerja Di Kapal*, Bandung, Bandung: MandarMaju, (2005). hlm.1

nyaman bagi masyarakat. Konsekuensi itulah untuk menegakkan hukum perlu adanya proses pembentukan suatu peraturan perundang-undangan yang dilakukan oleh pembuat Undang-undang (Pemerintah dan DPR).

Indonesia sebagai Negara Maritim terbesar ke 3 di dunia, disebut juga Negara kepulauan (*archipelagic state*) yang sudah diakui dunia dan terakomodasi dalam konstitusi negara pada Pasal 25A UUD 1945 yang menegaskan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-Undang.

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memerlukan awak kapal untuk mengelola berbagai aspek perhubungan maritim dan pelayaran di wilayahnya. Transportasi maritim adalah salah satu sarana utama dalam menghubungkan pulau-pulau di Indonesia. Dengan memiliki ribuan pulau yang tersebar di seluruh kepulauan, negara ini sangat bergantung pada kapal untuk mengangkut penumpang, barang, dan sumber daya dari satu pulau ke pulau lainnya. Indonesia adalah negara yang memiliki ekonomi yang kuat dan beragam. Transportasi maritim memainkan peran penting dalam perdagangan internasional dan dalam mengangkut komoditas seperti minyak, batu bara, kelapa sawit, dan produk pertanian lainnya ke pasar domestik dan internasional. Pulau-pulau Indonesia menawarkan potensi pariwisata yang besar. Keberadaan kapal pesiar dan perahu wisata adalah salah satu cara untuk mengakses destinasi pariwisata yang indah di Indonesia seperti Bali, Lombok,

Raja Ampat, dan banyak lagi. Awak kapal yang terlatih diperlukan untuk menjaga keamanan dan kenyamanan wisatawan.

Dengan perairan yang luas, Indonesia juga memiliki tantangan dalam menjaga keamanan laut. Keberadaan awak kapal di kapal perang, kapal patroli, dan kapal penjaga pantai sangat penting untuk menjaga kedaulatan maritim dan mengatasi masalah seperti penyelundupan, perompakan laut, dan pelanggaran perairan nasional. Indonesia kaya akan sumber daya alam, termasuk perikanan. Kapal-kapal penangkap ikan dan kapal-kapal pengolah ikan memerlukan awak kapal yang terampil untuk menjalankan operasi mereka dan menjaga keberlanjutan sumber daya laut. Kapal kargo adalah tulang punggung dalam mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain di seluruh Indonesia.

Pelayaran sebagai salah satu kegiatan di laut khususnya pelayaran niaga nasional, baik pelayaran luar negeri maupun pelayaran dalam negeri merupakan sektor yang paling penting dalam menggerakkan dan meningkatkan perekonomian atau perdagangan internasional suatu Negara serta faktor pemersatu bangsa. Pentingnya keselamatan pelayaran bagi para pihak yang bersangkutan dengan pemakai jasa angkutan laut, telah menjadi prinsip umum.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau baik

pulau kecil atau pulau besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.²

Negara kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang telah mendapat pengakuan masyarakat internasional secara *universal*. Pengaturan mengenai asas dan rezim hukum negara kepulauan (*Archipelagic State*) dalam Bab IV Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Tahun 1982, kemudian konvensi tersebut telah diratifikasi Pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.³ Mengingat Indonesia adalah negara kepulauan, maka diperlukan sistem transportasi yang dapat menghubungkan antar pulau di mana transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari dan seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan keluar negeri.

Transportasi juga berperan sebagai sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi namun belum berkembang dalam rangka peningkatan dan

² Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*; Bandung : Citra Aditya Bakti, (1998), hlm.7.

³ Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

pemerataan pembangunan.⁴ Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.⁵

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi, maka akan banyak berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan yang mendorong perkembangan di bidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, di samping itu juga tidak dapat dihindari akan munculnya berbagai permasalahan yang diakibatkan oleh pengangkutan.

Setiap pengoperasian kapal baik sebagai sarana transportasi maupun sarana penunjang bisnis lainnya merupakan tulang punggung perekonomian Indonesia. Posisi atau letak geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat membutuhkan mobilitas perpindahan penumpang dan/atau barang secara cepat dan memiliki daya angkut yang besar tentunya memiliki tingkat risiko yang sangat tinggi. Risiko dapat berasal dari faktor internal dan eksternal berupa kapal, muatan maupun lingkungan maritim, karena pada hakikatnya risiko itu mengandung suatu keadaan yang tidak pastian

⁴ Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung : Citra Aditya Bakti, (1998), hlm. 8

keadaan tidak pasti itu akan menimbulkan rasa yang tidak aman dan potensi kerugian terhadap pemilik kapal.⁶

Risiko kerugian secara finansial yang dihadapi oleh pemilik kapal terhadap pengoperasian kapalnya perlu diantisipasi dengan perlindungan asuransi untuk mengalihkan risiko dari pemilik kapal (tertanggung) dimana pelaksanaan pengangkutan atau pelayaran melalui laut penuh dengan ancaman bahaya laut agar beralih ke perusahaan asuransi kerugian bagi pemilik kapal adalah apabila kapalnya mengalami kecelakaan kapal berupa tenggelam, kandas, terbakar amupun tubrukan yang terjadi baik itu di laut, sungai, maupun danau. Terhadap kapal yang mengalami kecelakaan tenggelam tentu memiliki dampak luas terhadap kapal dan muatannya. Risiko yang mungkin timbul terhadap kapal adalah kehilangan kapal dan beban kewajiban pengangkatan kerangka kapal oleh pemilik kapal. terhadap ketentuan kewajiban pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal oleh pemilik kapal dan/atau muatannya tertuang dalam Pasal 203 ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sebagai berikut :

1. Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang menanggung keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.
2. Pemerintah wajib mengangkat, menyingkirkan, atau menghancurkan seluruh atau sebagian dari kerangka kapal dan/atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah, pemilik

⁶ FX Sugiyanto, *Hukum Asuransi Maritim, Protection & Indemnity (P&I) Insurance*, Jakarta: Salemba Hummanika, (2009), hlm. 5

tidak melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

3. Pemilik kapal yang lalai melaksanakan kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan kapal pelayaran, wajib membayar ganti rugi kerugian kepada pihak yang mengalami kecelakaan.

Indonesia sebagai negara kepulauan sangat memerlukan moda transportasi laut sebagai moda transportasi yang paling strategis, efisien dan diandalkan untuk menghubungkan antar pulau yang tersebar. Hal itu tercermin dari data jumlah kapal yang terdaftar sebagai kapal berbendera Indonesia dengan berbagai jenis yaitu kapal penumpang sebanyak 2.818 kapal, kapal ikan sebanyak 36.519 kapal, dan kapal barang sebanyak 37.178 kapal dengan rincian tabel sebagai berikut: ⁷

Tabel 1 Data Kapal Berbendera Indonesia

| JENIS KAPAL | RANGE UKURAN | JUMLAH |
|------------------------|---------------|--------|
| Kapal Penumpang | GT. 7 – 174 | 1.902 |
| | GT. 175 – 499 | 359 |
| | GT. ≥ 500 | 557 |
| JUMLAH KAPAL PENUMPANG | | 2.818 |
| JENIS KAPAL | RANGE UKURAN | JUMLAH |
| Kapal Ikan | GT. 7 – 29 | 19.135 |
| | GT. 30 – 99 | 12.506 |
| | GT. 100 - 299 | 4.388 |
| | GT. ≥ 300 | 490 |
| JUMLAH KAPAL IKAN | | 36.519 |
| JENIS KAPAL | RANGE UKURAN | JUMLAH |
| Kapal Barang | GT. 7 – 174 | 19.018 |
| | GT. 175 – 499 | 7.033 |
| | GT. ≥ 500 | 11.127 |
| JUMLAH KAPAL BARANG | | 37.178 |

⁷ Sub Direktorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan : Jakarta. (2022).

Dari Tabel 1 di atas menunjukkan Jumlah total kapal penumpang dari ketiga kategori ini adalah 2.818 kapal jumlah total kapal ikan dari kedua kategori ini adalah 36.519 kapal, Jumlah total kapal barang dari ketiga kategori ini adalah 37.178 kapal hal ini memberikan gambaran tentang sebaran kapal berdasarkan jenis dan ukuran dalam satuan GT. Informasi ini dapat digunakan dalam analisis sektor perkapalan dan pengelolaan armada kapal.

Fakta menunjukkan bahwa saat ini masih banyak kerangka kapal yang belum dilakukan penyingkiran dan tentunya sangat membahayakan keselamatan pelayaran (potensi ditabrak oleh kapal lain) serta bahaya pencemaran yang diakibatkan dari bahan bakar kapal yang keluar dari tanki kapal. Hal ini tercermin dalam tabel data tersebut dibawah ini: ⁸

Tabel 2 Rekapitulasi Kecelakaan Kapal Tahun 2019 – 2022

| No | Jenis Kecelakaan | Tahun | | | |
|----|------------------|-------|------|------|------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 1. | Tenggelam | 48 | 32 | 31 | 49 |
| 2. | Terbakar | 23 | 27 | 18 | 22 |
| 3. | Tubrukan | 19 | 11 | 18 | 10 |
| 4. | Kandas | 24 | 27 | 31 | 39 |
| 5. | Lain-Lain | 9 | 8 | 2 | 1 |

Berdasarkan data Tabel 2 di atas menunjukkan kenaikan dan penurunan kecelakaan kapal terutama kapal tenggelam, dimana pada tahun 2019, tercatat 48 kecelakaan tenggelam. Ini mungkin disebabkan oleh berbagai faktor seperti cuaca buruk, kurangnya perawatan perahu, kesalahan manusia, atau masalah teknis di kapal-kapal yang mengalami kecelakaan. Jumlah kecelakaan ini

⁸ Seksi Kecelakaan Kapal dan Pemeriksaan Kapal, Sub Direktorat Tertib Berlayar, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan : Jakarta. (2022)

mungkin mencerminkan situasi keselamatan pada saat itu. Jumlah kecelakaan tenggelam turun menjadi 32 pada tahun 2020. Faktor yang mungkin berperan dalam penurunan ini termasuk mungkin adanya upaya perbaikan keselamatan, peningkatan pemeliharaan kapal, atau bahkan pengurangan aktivitas pelayaran akibat dampak pandemi COVID-19. Perubahan dalam peraturan keselamatan juga dapat berdampak pada jumlah kecelakaan.

Jumlah kecelakaan tenggelam pada tahun 2021 ada 31 sedangkan di tahun 2022 menjadi 49 ini meningkat dikarenakan berbagai faktor seperti peningkatan aktivitas pelayaran, perubahan dalam kebijakan keselamatan, atau bahkan kondisi cuaca yang ekstrim pada tahun tersebut. Perubahan kebijakan atau peningkatan kesadaran keselamatan juga bisa menjadi faktor penentu. Kondisi cuaca, peningkatan lalu lintas kapal, atau ketidakpatuhan terhadap peraturan keselamatan bisa memainkan peran di sini. Selain itu, analisis mendalam perlu dilakukan untuk memahami alasan di balik peningkatan yang signifikan ini. Penting untuk dicatat bahwa analisis data ini membutuhkan informasi tambahan, seperti kondisi cuaca, faktor manusia, kebijakan keselamatan, dan perubahan peraturan yang mungkin memengaruhi jumlah kecelakaan.

Sampai saat ini kerangka kapal yang belum dilakukan penyingkiran atau pengangkatan di perairan Indonesia adalah sebagai berikut: ⁹

⁹ Seksi Pekerjaan Bawah Air, Sub Direktorat Penanggulangan Musibah dan Pekerjaan Bawah Air, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan : Jakarta. (2022).

Tabel 3 Rekapitulasi Jumlah Kerangka Kapal Tenggelam di Perairan Indonesia

| Tahun | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|------|------|------|------|
| Jumlah | 41 | 72 | 86 | 104 |

Berdasarkan tabel 3. menunjukkan pada tahun 2019, terdapat 41 kerangka kapal yang tenggelam di perairan Indonesia. Jumlah ini mencerminkan kejadian-kejadian di mana kapal-kapal tersebut mengalami kecelakaan atau tenggelam selama tahun tersebut dan kerangka kapal yang tenggelam di tahun sebelumnya. Data dalam tabel ini dapat digunakan untuk memantau tren keselamatan pelayaran di perairan Indonesia selama beberapa tahun terakhir. Peningkatan jumlah kerangka kapal tenggelam dapat menjadi perhatian serius bagi otoritas maritim dan pihak-pihak terkait untuk meningkatkan kesadaran keselamatan, penegakan peraturan, dan tindakan pencegahan kecelakaan di laut.

Salah satu contohnya adalah berdasarkan No.22/KNKT/X/2019 KNKT Mengeluarkan Rekomendasi Segera Terkait Tenggelamnya Kapal MV Nur Allya. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merilis laporan final investigasi kecelakaan Kapal MV Nur Allya di Perairan Halmahera, Maluku Utara. KNKT menyatakan kapal tersebut tenggelam akibat likuefaksi muatan bijih nikel pada 21 Agustus 2019. Investigasi KM Nur Allya cukup panjang karena untuk survei di bawah air, pihaknya mengalami sejumlah tantangan, seperti koordinasi, anggaran, ketersediaan alat dan kapal, hingga cuaca. Beberapa kali ketika kapal dan peralatan tersedia anggaran belum tersedia. Begitu anggaran dan alat tersedia kapal tidak tersedia. Begitu semua

tersedia cuaca tidak memungkinkan kita operasi Kondisi ini yang membuat mundurnya survei kapal Nur Allya.¹⁰ Hal ini mengakibatkan timbulnya pertanggungjawaban hukum perusahaan pelayaran terutama pemilik kapal terhadap pengangkutan yang ada di kapal, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM No.6 tahun 2021.

Selain itu terdapat kecelakaan kapal tenggelamnya KMP Rafelia 2 di tanggal 04 Maret 2016 di sekitaran Selat Bali, Jawa Timur sesuai Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran dari KNKT Nomor 16.03.02.03 yang mana hingga sampai saat ini kondisi kerangka kapalnya belum bisa disingkirkan sesuai rekomendasi yang disampaikan ke PT.Dharma Bahari Utama melakukan pengangkatan terhadap kerangka kapal sesuai PM No 71 Tahun 2013 karena posisi kapal masih dalam keadaan yang membahayakan fasilitas listrik bawah air serta terkait adanya muatan kategori B3 (fly ash/bottom Ash).¹¹ Atas peristiwa kejadian tersebut maka kewajiban pemilik kapal statusnya masih belum jelas atas pelaksanaan penyingkiran kerangka kapalnya.

Banyaknya kerangka kapal yang belum diangkat menunjukkan ada sesuatu yang salah terkait hal itu. Kendala pemenuhan wajib asuransi antara lain dikarenakan kondisi manajemen perusahaan pelayaran yang tidak baik, kurangnya pengetahuan tentang asuransi, belum tegasnya pelaksanaan aturan hukum serta kurang kesadaran akan pentingnya manfaat asuransi. Untuk menjamin tanggung jawab pemilik kapal melaksanakan penyingkiran terhadap

¹⁰ Laporan Akhir KNKT.19.08.20.03 Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelamnya Nur Allya IMO 9245237 di perairan Halmahera, Maluku Utara, RI, 21 Agustus 2021

¹¹ Laporan Akhir KNKT.16.03.02.03 Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelamnya KMP Rafelia 2 di selat bali, Jawa Timur, 04 Maret 2016

kerangka kapalnya, pemerintah telah membuat regulasi yaitu pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.¹²

Apabila kewajiban pengangkatan kerangka kapal oleh pemilik kapal tidak dilaksanakan, maka di dalam Pasal 321 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ada ancaman pidananya, yang menyatakan bahwa: pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pemerintah Indonesia melalui Pasal 119 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian telah mengatur bahwa pemilik kapal wajib mengasuransikan kapal dan kerangka kapalnya sebagai bentuk upaya pemerintah untuk memberikan jaminan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran. Adapun ketentuan Pasal tersebut berbunyi:

1. Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.
2. Asuransi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termasuk asuransi atas kewajiban mengangkat kerangka kapal
3. Kewajiban mengasuransikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan bagi :
 - a. kapal perang;

¹² Sunarto, *Diskusi Litbang : Pemenuhan Wajib Asuransi Pada Angkutan Laut Domestik Masih Banyak Kendala*. (2019), <http://www.dephub.go.id/berita/baca/diskusi-litbang-pemenuhan-wajib-asuransi-pada-angkutan-laut-domestik-masih-banyak-kendala-9495/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU=> diakses pada tanggal 5 Mei 2019

- b. kapal negara yang dilakukan untuk tugas pemerintahann;
- c. kapal layar dan kapal layar motor;
- d. kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*).

Pengaturan lebih lanjut terkait kewajiban mengasuransikan kapalnya dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal sebagai turunan Pasal 119 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian telah diatur dalam Pasal 26 dan 28 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air yang menetapkan:

Pasal 26

1. Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya dengan asuransi atas kewajiban menyingkirkan kerangka kapal (*wreck removal insurance*) dan/atau asuransi perlindungan dang anti rugi (*protection and indemnity*).
2. Pemilik kapal dan/atau Nakhoda wajib melaporkan keberadaan kerangka kapal dan/atau muatannya yang kandas atau tenggelam.
3. Pemilik kapal wajib menyingkirkan kapalnya yang kandas atau tenggelam sesuai batas waktu yang ditetapkan.

Pasal 28

1. Pemilik kapal dan/atau Nakhoda yang melanggar kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 dikenakan sanksi tidak diberikan pelayanan operasional kapal.

2. Tata cara pengenaan sanksi tidak diberikan pelayanan operasional kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal.

Sebagai tindak lanjut ketentuan di atas, selanjutnya dipertegas dengan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor AL.801/1/2/Phb/2014 tertanggal 8 Desember 2014. Surat Edaran Menteri Perhubungan berlaku sejak tanggal 1 Maret 2015 ini mengatur kewajiban bahwa pemilik kapal untuk mengasuransikan kapalnya dengan asuransi pengangkatan kerangka kapal. Peraturan Dirjen Nomor HK.103/2/20/DJPL-14 tanggal 3 Desember 2014 diantaranya mengatur ;

Pasal 1:

Ayat (1) Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya yang berukuran sama atau lebih 35 GT dengan asuransi atas kewajiban menyingkirkan kerangka kapal dan/atau asuransi perlindungan dan ganti rugi;

Ayat (2) Pemilik kapal dan/atau Nakhoda wajib melaporkan kerangka kapalnya yang kandas atau tenggelam;

Ayat (3) Pemilik kapal wajib menyingkirkan kapalnya yang kandas atau tenggelam sesuai batas waktu yang ditetapkan.

Pasal 2:

Ayat (1) Terhadap pemilik kapal yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana pasal 1 ayat (1) dikenakan sanksi tidak diberikan pelayanan operasional sebagai berikut: a. Pemanduan; b. Sandar; c. Bongkar

Untuk mendorong kepatuhan pemilik kapal akan kewajiban mengasuransikan pengangkatan kerangka kapalnya, pemerintah sebagai regulator telah membuat aturan terkait pengenaan sanksi bagi pemilik kapal yang berukuran di atas GT 35, hal ini tertuang dalam Pasal 1 ayat (1) Jo Pasal 2 ayat (1) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Tata Cara Pengenaan Sanksi Tidak Diberikan Pelayanan Operasional Kapal yang menyatakan: (1) pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya yang berukuran ≥ 35 GT (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dengan asuransi atas kewajiban menyingkirkan kerangka kapal dan/atau asuransi perlindungan dan ganti rugi.

Pasal 2 ayat (1) pemilik kapal wajib membuktikan kepemilikan polis asuransi atau sertifikat dana jaminan penyingkiran kerangka kapal pada saat kapal akan beroperasi kepada Direktur Jenderal.

Pemerintah sebenarnya telah berupaya mendorong agar seluruh kapal yang berukuran di atas GT 35 dilengkapi dengan asuransi pengangkatan kerangka kapal sebagai bentuk *public liability* terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Saat ini telah dibentuk konsorsium asuransi penyingkiran kerangka dengan ketua konsorsium adalah PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk berdasarkan perjanjian kerjasama Nomor 022/CGS- TPI/III/2015 tanggal 17 Maret 2015 antara PT. Tugu Pratama Indonesia, Tbk dengan perusahaan asuransi anggota konsorsium tentang Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*). Pada perkembangannya sekarang ini

berdasarkan surat Plh. Direktur Kelembagaan dan Produk Industri Keuangan Non Bank Otoritas Jasa Keuangan Nomor S- 4343/NB.111/2018 tanggal 3 September 2018 sampai saat ini anggota konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal antara lain:

1. PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk sebagai ketua;
2. PT Asuransi Central Asia sebagai anggota;
3. PT Asuransi Sinar Mas sebagai anggota;
4. PT Asuransi Jasaraharja Putera sebagai anggota;
5. PT Asuransi Wahana Tata sebagai anggota;
6. PT Asuransi Astra Buana sebagai anggota;
7. PT BRI Asuransi Indonesia sebagai anggota;
8. PT Asuransi Asei Indonesia sebagai anggota;
9. PT Asuransi Binagriya Upakara sebagai anggota; dan
10. PT Asuransi Kredit Indonesia sebagai anggota.

Masing-masing perusahaan asuransi yang tergabung dalam Konsortium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal Termasuk Tanggung Jawab Polusi terdaftar dan diawasi oleh Otoritas Jasa Keuangan.

Perkembangan kondisi konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) terkait dengan jumlah kapal yang telah melakukan penutupan polis asuransi penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) mulai konsorsium dibentuk tahun 2015 sampai tahun 2023 ini masih kurang mengembirakan. Berdasarkan data PT. Tugu Pratama Indonesia, Tbk jumlah kapal berbendera Indonesia yang terdaftar di

konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) pada periode Tahun 2015 sebanyak 1.692 kapal, Tahun 2016 sedikit mengalami peningkatan menjadi 2.057 kapal, tahun 2017 sebanyak 1.787 kapal dan tahun 2018 hanya sebanyak 1.695 kapal, tahun 2019 sebanyak 1.583 dan seterusnya dari tahun 2020-2023 yaitu 2.135, 2.375, 2.578 dan 2.595¹³

Pemerintah sepenuhnya menyadari apabila kapal mengalami kecelakaan dan kemudian tenggelam, tentu diperlukan upaya tindak lanjut dari pemilik kapal untuk segera menyingkirkan kerangka kapalnya agar tidak mengganggu kelancaran operasional dalam rangka keselamatan dan keamanan pelayaran. Biaya untuk melakukan kegiatan pengangkatan kerangka kapal tersebut sangat besar tergantung ukuran kapal, lokasi dan kedalaman kerangka kapal, serta tingkat kesulitan lainnya.

Permasalahan menjadi timbul pada saat pemilik kapal yang tidak mengasuransikan penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) pada saat kapalnya mengalami musibah tenggelam dan kondisi keuangan perusahaan pemilik kapal tersebut sudah tidak ada biaya untuk penyingkiran kerangka kapalnya. kewajiban tersebut merupakan tanggung jawab pemilik kapal sesuai yang diamanatkan oleh Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dimana Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pemerintah mewajibkan kepada para

¹³ PT Tugu Pratama Indonesia, Tbk sebagai Ketua Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal berdasarkan Perjanjian Kerjasama Antara PT. Tugu Pratama Indonesia, Tbk dengan perusahaan asuransi anggota konsorsium tentang Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) Nomor. 022/PK/CGS-TPI/III/2015 tanggal 17 Maret 2022. Periode tahun pada data tersebut adalah berdasarkan *underwriting year* atau tahun buku atau tahun anggaran penutupan pertanggunggunaan pada periode Februari tahun berjalan sampai Maret tahun berikutnya.

pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya maksimum 180 hari sejak kapal tenggelam. Untuk menjamin tanggung jawab pemilik kapal menyingkirkan kerangka kapalnya seperti tersebut di atas, pemilik wajib mengasuransikan kapalnya.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan di atas, penulis tertarik untuk meneliti dan membahas lebih dalam mengenai **ANALISIS YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB OWNER KAPAL DALAM TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apa tanggung jawab *owner* kapal dalam terjadinya tubrukan/kecelakaan kapal miliknya di Indonesia?
2. Bagaimana langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah untuk mendorong pemilik kapal agar memenuhi kewajiban mereka dalam mengasuransikan kapal dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui, menganalisis dan menjelaskan tanggung jawab *owner* kapal dalam terjadinya tubrukan/kecelakaan kapal miliknya di Indonesia
- b. Untuk mengetahui, menganalisis dan menjelaskan langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah untuk mendorong pemilik kapal agar memenuhi kewajiban mereka dalam mengasuransikan kapal dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal?

2. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran atau masukan baik secara teoritis maupun secara praktis sebagai berikut:

- a. Manfaat teoretis (keilmuan), diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam menemukan konsep dan teori ilmiah untuk pengembangan ilmu hukum, terutama dalam bidang hukum pelayaran; dan
- b. Manfaat praktis, diharapkan dapat memberikan saran konstruktif bagi awak kapal, perusahaan pelayaran, dan lembaga legislatif dalam penyusunan atau perbaikan peraturan perundang-undangan terkait

perlindungan hukum dan tanggung jawab pemilik kapal dalam kasus kecelakaan kapal.

D. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teori

a. Tanggungjawab Hukum

Secara etimologis, tanggung jawab hukum atau liability sering kali disamakan dengan responsibility. Menurut Black Law Dictionary, terminologi liability memiliki makna yang luas, diartikan sebagai kewajiban yang diakui dan ditegakkan oleh pengadilan di antara pihak-pihak yang terlibat.¹⁴

Liability merupakan istilah hukum yang merujuk pada berbagai karakter resiko atau tanggung jawab. Ini mencakup aspek-aspek yang bergantung atau mungkin mencakup semua hak dan kewajiban, baik aktual maupun potensial, seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya, atau kondisi yang menimbulkan kewajiban untuk mematuhi undang-undang dengan segera atau pada masa yang akan datang. *Responsibility*, di sisi lain, merujuk pada hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas kewajiban. Ini melibatkan keputusan, ketrampilan, kemampuan, dan kecakapan, termasuk kewajiban bertanggung jawab atas pelaksanaan undang-undang. Secara praktis, istilah liability umumnya mengacu pada pertanggung jawaban hukum,

¹⁴ Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, (2010), hlm. 55

sementara responsibility lebih terkait dengan pertanggung jawaban politik.¹⁵

Konsep tanggung jawab hukum terkait erat dengan konsep kewajiban hukum, menunjukkan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatannya atau memikul tanggung jawab hukum, artinya dia harus menanggung sanksi jika perbuatannya melanggar hukum.¹⁶ Tanggung jawab hukum dapat dibedakan antara pertanggung jawaban individu dan pertanggung jawaban kolektif. Pertanggung jawaban individu berkaitan dengan tanggung jawab seseorang terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri, sedangkan pertanggung jawaban kolektif mencakup tanggung jawab seorang individu terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.¹⁷

Konsep pertanggung jawaban hukum terkait namun tidak identik dengan konsep kewajiban hukum. Seseorang diwajibkan untuk berperilaku sesuai dengan hukum, dan pelanggaran dapat menyebabkan tindakan paksa. Tindakan paksa ini tidak selalu ditujukan kepada individu yang melakukan pelanggaran, tetapi bisa ditujukan kepada individu lain yang terkait dengan individu yang pertama, sesuai dengan ketentuan hukum. Individu yang dikenai sanksi

¹⁵ Ridwan H.R, *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, (2002), hlm. 249-250

¹⁶ Titik Triwulan dan Shinta, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, (2010), hlm. 48

¹⁷ *Ibid*

dianggap "bertanggung jawab" atau secara hukum memikul tanggung jawab atas pelanggaran tersebut.¹⁸

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :¹⁹

1. 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.
2. 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 (*intermingled*).
3. 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.

Sedangkan menurut pemikiran Lawrence Meir Friedman dalam bukunya *The Legal System A Social Science Perspective* yang saya sajikan dalam tulisan ini akan lebih mengorientasikan fokus kepada

¹⁸ Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni*, Nusamedia, Bandung, (2008), hlm. 136

¹⁹ Abdulkadir Muhammad (2010), *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti : Jakarta, hlm. 503

pentingnya budaya hukum dalam masyarakat. Hal ini sebagaimana juga terlihat dalam pemaparan Friedman yang secara umum memandang bahwa dari ketiga komponen dalam sistem hukum, budaya hukum merupakan komponen yang paling penting. Namun demikian, tentu tidak pula mengabaikan penekanan bahwa struktur dan substansi merupakan komponen inti dari sebuah sistem hukum.

Sejalan dengan pendapat Lawrence M. Friedman bahwa, *“That is, law is not a strong independent force but responds to outside pressure in such a way as to reflect the wishes and powers of those social forces which are exerting the pressure. Just as legal behavior is a mixture of conduct based on self-interest (response to sanctions) and social and moral motives, so too the actual influence of persons and groups comes from self-interest monitored by those cultural factors which determine which interest will and which will not turn into demands.”*²⁰ Dapat dipahami bahwa hukum bukanlah kekuatan yang bebas, melainkan respon dari tekanan sosial sebagai upaya merefleksikan harapan dari kekuatan sosial dengan memberikan tekanan. Sementara, hukum kebiasaan ialah sebuah perpaduan dari kehendak berdasarkan kepentingan tertentu dengan motivasi sosial dan moral, demikian pula pengaruh aktual dari perorangan dan kelompok yang berasal dari kepentingan pribadi yang dipandu oleh faktor budaya yang akan menentukan mana keinginan dan mana kebutuhan.

Menurut Lawrence M. Friedman, *“Legal behavior then cannot be understood except in context, including the cultural context. The context consists analytically of many element which yield many sorts of behavioral propositions.”*²¹ Artinya, hukum kebiasaan tidak dapat dipahami kecuali dalam konteks, terutama konteks budaya. Konteks sendiri terdiri dari analisis berbagai elemen yang melibatkan banyak proposisi kebiasaan.

Lawrence M. Friedman, dalam bukunya *American Law An Introduction*, mengemukakan teori Legal System. Menurutnya, *A legal system in actual operation is a complex organisme in which structure, substance, and culture interact. A legal system is the union of “primary*

²⁰ Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective* (New York: Russel Sage Foundation, 1975), hlm 4.

²¹ Ibid

rules” and “secondary rules.” Primary rules are norms of behavior, secondary rules are norms about those norms- how to decide whether they are valid, how to enforce them, etc. ²²

Teori ini menyebutkan sistem hukum terdiri dari elemen struktur hukum (legal structure), substansi hukum (legal substance), dan budaya hukum (legal culture). Lebih lanjut, sistem hukum ialah suatu kesatuan antara peraturan primer yang berupa norma kebiasaan dengan peraturan sekunder yang berupa norma yang akan menentukan apakah norma kebiasaan itu valid dan dapat diterapkan atau tidak.

Adapun komponen sistem hukum sesuai Teori Legal System Lawrence M.Friedman sebagai berikut.

1. Struktur Hukum (legal structure)

Lawrence M. Friedman menyebutkan bahwa, *The structure of a system body of the system, the tough, rigid bones that keep the process flowing within bounds. We describe the structure of judicial system when we talk about the number of judges, the jurisdiction of courts, how higher courts are stacked on top of lower courts, what persons are attached to various courts, and what their roles consist of.* ²³ Struktur hukum yaitu pranata hukum yang menopang tegaknya sistem hukum. Bagian ini berkaitan dengan tatanan hukum, lembaga-lembaga hukum, aparat penegak hukum dan wewenangnya, perangkat hukum, dan proses serta kinerja mereka dalam melaksanakan dan menegakkan hukum. Struktur hukum yang tidak dapat menggerakkan sistem hukum akan menimbulkan ketidakpatuhan terhadap hukum. Hal ini memberi pengaruh pada budaya hukum masyarakat.

2. Substansi hukum (legal substance)

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa, *The substance is composed of substantive rules and rules about how institutions should behave. Structure and substance are real components of a*

²² Ibid

²³ Ibid

legal system, but they are at best a blueprint or design, not a working machine. ²⁴ Substansi hukum yaitu keseluruhan aturan hukum baik tertulis maupun tidak tertulis, termasuk asas dan norma hukum serta putusan pengadilan yang dijadikan pegangan oleh masyarakat dan pemerintah yang dihasilkan dari sistem hukum. Substansi dan struktur hukum merupakan komponen riil sistem hukum, tetapi dua hal ini hanya berperan sebagai cetak biru atau desain, bukan sebagai alat kerja.

3. Budaya hukum (legal culture)

Lawrence M. Friedman menyebutkan bahwa gangguan pada struktur dan substansi hukum terjadi karena mereka bersifat statis. Faktor yang memberikan input ialah dunia sosial dari luar. Sistem hukum tidaklah tersekat dan terisolasi, tetapi sangat tergantung masukan dari luar. Kekuatan sosial yang berkelanjutan, merombak tatanan hukum, memperbaharui, memilah bagian hukum yang mana yang akan diterapkan dan mana yang tidak, dan mana bagian yang harus berubah. Hal inilah yang disebut legal culture. Friedman mendefinisikannya, *It is the element of social attitude and value. The phrase "social forces" is itself an abstraction; in any event have needs and make demands; these sometimes do and sometimes do not invoke legal process, depending on the culture.* Budaya hukum yaitu ide, nilai-nilai, pemikiran, pendapat, dan perilaku anggota masyarakat dalam penerapan hukum. Hal ini terkait dengan kesadaran, pemahaman, dan penerimaan masyarakat terhadap hukum yang diberlakukan pada mereka. Budaya hukum sebagai bagian dari sistem hukum menghendaki hukum tidak hanya dipandang sebagai rumusan aturan di atas kertas, tetapi juga dipahami sebagai realitas sosial yang terjadi di masyarakat. Hal ini berarti, hukum sangat dipengaruhi faktor-faktor non hukum seperti nilai, sikap, dan pandangan masyarakat terhadap hukum yang diberlakukan

Secara umum, prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut :²⁵

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Fault Based Liability*)

²⁴ Ibid

²⁵ Kristiyanti Celina Tri Siwi. 2008. *Hukum Perlindungan konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika hlm. 92.

Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367 KUHPerdata. Secara umum, asas tanggung jawab ini dapat diterima karena adil bagi orang yang berbuat salah untuk mengganti kerugian bagi pihak korban. Dengan kata lain, tidak adil jika orang yang tidak bersalah harus mengganti kerugian yang diderita orang lain.

Perkara yang perlu dijelaskan dalam prinsip ini adalah defenisi tentang subjek pelaku kesalahan yang dalam doktrin hukum dikenal asas *vicarious liability* dan *corporate liability*. *Vicarious liability* mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate liability* memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga yang diperkerjakannya.²⁶

2. Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*)

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Apabila pihak tergugat tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak

²⁶ Ibid

akan diberikan.²⁷ Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan dikenal 4 (empat) variasi :

- 1) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
- 2) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
- 3) Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya
- 4) Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan penumpang atau kualitas barang yang tidak baik.

3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut. Ada yang mengatakan tanggung jawab mutlak adalah prinsip yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Sebaliknya tanggung jawab absolut adalah tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya. Tanggung jawab perdata merupakan suatu instrumen hukum perdata dalam konteks penegakan hukum untuk

²⁷ E. Suherman. 2000. Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995). Bandung : Mandar Maju, hlm. 37

mendapatkan ganti kerugian pada kasus tersebut. Asas tanggung jawab mutlak merupakan salah satu jenis pertanggungjawaban Perdata.

b. Perlindungan Hukum

Definisi terminologi hukum dalam Bahasa Indonesia menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah peraturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat, yang disahkan oleh otoritas atau pemerintah, undang-undang, peraturan, dan sebagainya untuk mengatur kehidupan sosial masyarakat, aturan atau norma terkait peristiwa alam tertentu, keputusan atau pertimbangan yang ditetapkan oleh hakim di pengadilan, atau vonis.²⁸ Teori perlindungan hukum berasal dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Menurut pandangan ini, hukum bersumber dari Tuhan, bersifat universal dan abadi, serta tidak boleh dipisahkan dari moralitas. Para penganut aliran ini percaya bahwa hukum dan moral adalah cerminan serta aturan internal dan eksternal dalam kehidupan manusia yang terwujud melalui hukum dan moralitas.²⁹

Perlindungan hukum merupakan gambaran dari bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum

²⁸ Kamus Besar Bahasa Indonesia.

²⁹ Satjipto Raharjo. 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 53.

sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif (pencegahan) maupun dalam bentuk represif (pemaksaan), baik yang secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakkan peraturan hukum.³⁰

Menurut Setiono, Perlindungan Hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia³¹. Suatu perlindungan dapat dikatakan sebagai perlindungan hukum apabila mengandung unsur-unsur sebagai berikut:

1. Adanya pengayoman dari pemerintah terhadap warganya
2. Jaminan kepastian hukum
3. Berkaitan dengan hak-hak warga negara
4. Adanya sanksi hukuman.³²

Prinsip-prinsip perlindungan hukum di Indonesia landasannya adalah Pancasila sebagai ideologi dan falsafah negara yang didasarkan pada konsep *Rechstaat* dan *Rule Of Law*. Dimana prinsip perlindungan hukum Indonesia menitik beratkan pada prinsip perlindungan hukum pada harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila. Sedangkan prinsip perlindungan hukum terhadap tindak pemerintah

³⁰ Hadjon, Philip. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu: Surabaya, (1987). hlm 38

³¹ Setiono (2004). *Supremasi Hukum Surakarta: UNS*, hlm.3

³² <http://repository.uin-suska.ac.id/7119/3/BAB%20II.html>, Diakses Pada Tanggal 22 Maret pukul 19.15 WIB

bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia tersebut merupakan konsep yang lahir dari sejarah barat, yang diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban oleh masyarakat dan pemerintah.³³

c. Kepastian hukum

Kepastian hukum menjamin seseorang dapat melakukan suatu perilaku yang sesuai dengan ketentuan dalam hukum yang berlaku dan begitu pula sebaliknya. Kepastian hukum pun diperlukan guna mewujudkan prinsip-prinsip dari persamaan dihadapan hukum tanpa adanya diskriminasi. Dari kata kepastian, memiliki makna yang erat dengan asas kebenaran. Artinya, kata kepastian dalam kepastian hukum merupakan suatu hal yang secara ketat dapat disilogisme dengan cara legal formal.

Gustav Radbruch menjelaskan³⁴, bahwa dalam teori kepastian hukum yang ia kemukakan ada empat hal mendasar yang memiliki hubungan erat dengan makna dari kepastian hukum itu sendiri, yaitu sebagai berikut.

1. Hukum merupakan hal positif yang memiliki arti bahwa hukum positif ialah perundang-undangan.
2. Hukum didasarkan pada sebuah fakta, artinya hukum itu dibuat

³³ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987, hlm 38

³⁴ Satjipto Rahardjo, 2012, *Ilmu Hukum*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 19

berdasarkan pada kenyataan.

3. Fakta yang termaktub atau tercantum dalam hukum harus dirumuskan dengan cara yang jelas, sehingga akan menghindari kekeliruan dalam hal pemaknaan atau penafsiran serta dapat mudah dilaksanakan.

4. Hukum yang positif tidak boleh mudah diubah.

Pendapat Gustav Radbruch mengenai kepastian hukum tersebut, didasarkan pada pandangannya mengenai kepastian hukum yang berarti adalah kepastian hukum itu sendiri. Gustav Radbruch mengemukakan, bahwa kepastian hukum adalah salah satu produk dari hukum atau lebih khususnya lagi merupakan produk dari perundang-undangan.³⁵

Berdasarkan pendapat dari Gustav Radbruch mengenai kepastian hukum, hukum merupakan hal positif yang mampu mengatur kepentingan setiap manusia yang ada dalam masyarakat dan harus selalu ditaati meskipun, hukum positif tersebut dinilai kurang adil. Lebih lanjut, kepastian hukum merupakan keadaan yang pasti, ketentuan maupun ketetapan.

Tanpa adanya kepastian hukum, maka seorang individu tidak dapat memiliki suatu ketentuan baku untuk menjalankan suatu perilaku. Sejalan dengan tujuan tersebut, Gustav Radbruch pun menjelaskan

³⁵ *Ibid*, hlm 20

bahwa kepastian hukum merupakan salah satu tujuan dari hukum itu sendiri.³⁶

2. Kerangka Konsep

Konsep merupakan dasar dari ilmu pengetahuan. Dalam pengertian yang sederhana, konsep adalah pemahaman yang diwujudkan dalam bentuk istilah, simbol, dan lain-lain.³⁷ Konsep dalam penelitian ini berkaitan dengan bagaimana perlindungan hukum dan tanggung jawab pemilik kapal dalam kasus kecelakaan kapal. Untuk menghindari perbedaan persepsi antara peneliti dan pembaca, berikut adalah kerangka konsep dari penelitian ini;

a. Pengertian Kapal

Kapal adalah jenis kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, serta digerakan oleh tenaga mekanik, menggunakan tenaga angin atau ditunda, Kapal termasuk jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.³⁸

b. Pengertian Pemilik (*Owner*) Kapal

Pemilik (*Owner*) Kapal atau perusahaan pelayaran sebagai penyelenggara transportasi laut memainkan peran penting dalam memastikan kelancaran arus produk dan orang dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi laut, dengan karakteristiknya sebagai

³⁶ Satjipto Rahardjo, 2012, Ilmu Hukum, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 19

³⁷ Gunardi Kerangka Konsep dan Kerangka Teori dalam Penelitian Ilmu Hukum, *Era Hukum*, 1(1), (2005). hlm.87-90.

³⁸ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

transportasi nasional yang dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan, harus berkembang sebagai sarana untuk mendukung, memfasilitasi, dan mendorong pemulihan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat serta memaksimalkan potensinya dalam menghubungkan berbagai daerah.³⁹

c. Kecelakaan kapal

Kecelakaan kapal adalah kewajiban bagi setiap orang yang berada di kapal untuk memberikan pertolongan dan melaporkan kejadian kecelakaan kepada nahkoda atau awak kapal sesuai dengan kemampuannya. Tanggung jawab atas kecelakaan kapal biasanya menjadi tanggung jawab nahkoda kecuali jika dapat dibuktikan sebaliknya.⁴⁰

d. Kerangka Kapal

Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.⁴¹

e. Tanggungjawab pemilik kapal

Jenis tanggung jawab dari perusahaan pelayaran adalah untuk menjamin risiko atau kejadian yang timbul akibat pengoperasian kapal. Kewajiban untuk mengasuransikan ini harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan terkait dengan tanggung jawabnya sebagai pengangkut,

³⁹ Jabalnur., Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengawas Pelayaran Pada Pelayaran Rakyat. *Jurnal Halu Oleo Law Review*. 2 (2). (2018). hlm. 545-555. DOI: <http://dx.doi.org/10.33561/holrev.v2i2>.

⁴⁰ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 245

⁴¹ *Ibid*

untuk memberikan perlindungan kepada pihak-pihak yang terlibat dalam tanggung jawab tersebut.⁴²

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian dan Sumber Data

a. Jenis Penelitian

Jenis metodologi penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis normatif, yang umumnya dikenal sebagai penelitian hukum kepustakaan⁴³. Penelitian ini bersifat deskriptif-analisis. Penelitian ini memberikan analisis yang mendetail, sistematis, dan menyeluruh terkait dengan perlindungan hukum dan tanggung jawab pemilik kapal atas kecelakaan kapal.

b. Sumber Data

Sumber data yang digunakan adalah data sekunder. Menurut Sugiyono data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen⁴⁴. Secara umum, jenis penelitian hukum dibedakan menjadi penelitian normatif dan penelitian empiris.

Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah sesuai dengan Undang-Undang, buku, jurnal, artikel yang

⁴² *Ibid*

⁴³ Soekanto, S. & Mamuji, S. (2007). Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat), Jakarta: PT. Radja Grafindo Persada, hlm.14.

⁴⁴ Sugiyono (2018). Metode Penelitian. Jakarta; Alfabeta, hlm.456

berkaitan dengan topik penelitian. Dimana Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1) Bahan hukum primer

- a) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang;
- b) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
- c) Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional;
- d) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- e) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial;
- f) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian;
- g) Perppu NO 2 Tahun 2022 (Tentang Cipta Kerja) Pasal 204 (kegiatan salvage dilakukan terhadap kerangka kapal/muatanya yang mengalami kecelakaan kapal atau tenggelam.
- h) PP 31 Tahun 2021 (Tentang Bidang Pelayaran) Pasal 156 (penyingkiran kerangka kapal wajib dilaksanakan 180 hari) PASAL 150 (Kewajiban Asuransin Penyingkiran Kerangka kapal).
- i) PM 27 Tahun 2022 (Tentang Perubahan Ketiga Atas PM 71 THN 2013 Tentang Salvage Dan/Atau Pekerjaan Bawah Air)

Pasal 14 (penyingkiran kerangka kapal wajib dilaksanakan 180 hari).

j) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 23/POJK.05/2015 tentang Produk Asuransi dan Pemasaran Produk Asuransi.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini digunakan untuk membantu menjelaskan dan menganalisis bahan hukum primer, seperti buku-buku literatur hukum, buku-buku tentang transportasi dan pelayaran, hasil penelitian dari para ahli di bidang hukum, transportasi, dan pelayaran, artikel, dan sumber lain yang diperoleh baik secara konvensional (melalui media cetak) maupun elektronik..

3) Bahan hukum tertier

Bahan hukum tertier dalam penelitian ini mencakup sumber-sumber yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, Kamus Pelayaran, ensiklopedia, artikel, dan sumber-sumber lainnya.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penulisan Penelitian hukum Normatif adalah ⁴⁵

⁴⁵ *Ibid*

a. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) merupakan penelitian yang mengutamakan bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan sebagai bahan acuan dasar dalam melakukan penelitian. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) biasanya di gunakan untuk meneliti peraturan perundang-undangan yang dalam penormaannya masih terdapat kekurangan atau malah menyuburkan praktek penyimpangan baik dalam tataran teknis atau dalam pelaksanaannya dilapangan. Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan permasalahan (isu hukum) yang sedang dihadapi. Pendekatan perundang-undangan ini misalnya dilakukan dengan mempelajari konsistensi / kesesuaian antara Undang-Undang Dasar dengan Undang-Undang, atau antara Undang-Undang yang satu dengan Undang-Undang yang lain. Dapat dikatakan pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang fokus pada analisis hukum dan peraturan yang berlaku dalam konteks suatu masalah atau topik. Pendekatan ini menekankan pentingnya memahami hukum dan peraturan yang ada dan mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh perundang-undangan. Dalam konteks hukum, pendekatan ini dapat digunakan untuk menilai keberlakuan suatu peraturan atau kebijakan tertentu.

b. Pendekatan Konsep (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) merupakan jenis pendekatan dalam penelitian hukum yang memberikan sudut pandang analisa penyelesaian permasalahan dalam penelitian hukum dilihat dari aspek konsep-konsep hukum yang melatar belakangnya, atau bahkan dapat dilihat dari nilai-nilai yang terkandung dalam penorma-an sebuah peraturan kaitannya dengan konsep-konsep yang digunakan. Sebagian besar jenis pendekatan ini dipakai untuk memahami konsep-konsep yang berkaitan dengan penorma-an dalam suatu perundang-undangan apakah telah sesuai dengan yang terkandung dalam konsep-konsep hukum yang mendasarinya. Pendekatan ini beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi penting sebab pemahaman terhadap pandangan / doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan / doktrin akan memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan. Maka dikatakan pendekatan konsep adalah pendekatan yang berfokus pada pemahaman konsep-konsep, teori-teori, atau ide-ide yang mendasari suatu topik atau masalah. Pendekatan ini tidak hanya mempertimbangkan hukum atau peraturan yang ada, tetapi juga

mencari pemahaman yang lebih dalam tentang konsep-konsep yang terlibat dalam masalah tersebut.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan bahan hukum adalah studi kepustakaan (Library Research), yang dilakukan dengan mempelajari bahan-bahan tertulis seperti buku-buku, dokumen resmi peraturan perundang-undangan, serta dokumen dan sumber tertulis lain yang relevan dengan masalah yang diteliti.

4. Metode Analisis

Dalam penelitian ini, data yang digunakan untuk menganalisis menggunakan analisis kualitatif, yang artinya analisis dilakukan berdasarkan kualitas data yang ada⁴⁶. Untuk pendekatan kualitatif perhatiannya pada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan-satuan gejala yang ada dalam kehidupan manusia atau pola-pola yang dianalisis gejala-gejala sosial budaya dengan menggunakan kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola yang berlaku. Hasil penelitian ini disajikan dalam bentuk uraian-uraian yang tersusun secara sistematis, artinya data sekunder yang diperoleh akan dihubungkan satu dengan yang lain, disesuaikan dengan permasalahan yang diteliti, sehingga secara keseluruhan merupakan satu kesatuan yang utuh sesuai dengan kebutuhan

⁴⁶ Ashsofa, B. (2004), *Metode Penelitian Hukum*, Cet. 4, Jakarta, hlm.20-21.

penelitian yaitu terkait perlindungan hukum dan tanggung jawab *owner* kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.

5. Orisinalitas Penelitian

Tabel 3. Penelitian Terdahulu

| No | Judul | Tahun | Asal | Perbedaan |
|----|---|-------|---|---|
| 1 | Asmarinanda (2020) Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan Laut Ketika Mengalami Kebocoran Kapal | 2020 | Badamai Law Journal, Vol. 5, Issues 1, Maret 2020 | Penelitian ini hanya memfokuskan pada saat kapal mengalami kebocoran |
| 2 | Dini Andriani & Paripurna (2015) Tanggung Jawab Penyewa Dan Pemilik Kapal Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Sebagai Akibat Pengoperasian Kapal | 2015 | Universitas Gajah Mada | Penelitian ini hanya memfokuskan pada Pemilik kapal dapat dimintakan tanggungjawab terhadap kerugian Pihak Ketiga menurut perjanjian sewa menyewa antara Penyewa dan Pemilik Kapal. |
| 3 | Henry Glacius Gogo Sirait (2014) Asuransi Kapal Laut dan <i>Protection And Indemnity (P&I)</i> Sebagai Bentuk Perlindungan Menyeluruh Terhadap Kapal Atas Resiko Kecelakaan Kapal Yang Ditimbulkan | 2014 | Universitas Gajah Mada | menitikberatkan terhadap kewajiban mengasuransikan kapal secara menyeluruh terhadap risiko yang timbul sebagaimana yang telah diatur ⁴⁷ melalui asuransi <i>Protection And Indemnity (P&I)</i> dan pada saat itu belum terbentuk konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal |

Peneliti saat ini melakukan penelitian lebih fokus terhadap tanggung jawab yuridis pemilik (*owner*) kapal atas kecelakaan kapal yang tidak mengasuransikan penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) pada saat kapalnya mengalami musibah tenggelam dan kondisi

⁴⁷ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

keuangan perusahaan pemilik kapal tersebut sudah tidak ada biaya untuk penyingkiran kerangka kapalnya.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang dikemukakan dalam tulisan ini menghimpun keseluruhan bab-bab yang terdapat dalam ujian hasil tesis ini sebagai satu kesatuan menyeluruh dan berurutan. Secara keseluruhan, tesis ini terdiri dari 5 (lima) BAB, diantaranya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN, yang berisikan sub bab diantaranya: Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, Kerangka Teori dan Kerangka Konsep, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, yang berisikan sub bab diantaranya: Pemilik Kapal, Kecelakaan Kapal, Kerangka / Bangkai Kapal, Teori Perlindungan Hukum, Teori Kepastian Hukum, Teori Tanggung Jawab Hukum, dan Prinsip Pertanggungjawab Hukum.

BAB III yang berisikan mengenai Perlindungan hukum dan tanggung jawab hukum bagi pemilik kapal atas musibah tenggelam kapal miliknya di Indonesia yang berisikan sub bab diantaranya Penerapan perlindungan hukum atas *Owner* kapal dalam terjadinya kecelakaan kapal, hak *Owner* kapal dalam terjadinya kecelakaan kapal, bentuk pertanggungjawab *Owner* kapal dalam terjadinya kecelakaan kapal.

BAB IV ini mencakup upaya pemerintah dalam mendorong pemilik kapal untuk memenuhi kewajiban mengasuransikan kapal mereka dengan

asuransi penyingkiran kerangka kapal. Sub-bab yang tercakup di dalamnya meliputi kewajiban mengasuransikan kapal dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal, implementasi kewajiban pemilik kapal dalam mengasuransikan kapal dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal (wreck removal insurance), dan konsekuensi yang mungkin timbul apabila kewajiban pengasuransian kerangka kapal tidak dilaksanakan.

BAB V PENUTUP, yang berisikan sub bab diantaranya adalah: Kesimpulan dan Saran.

