

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri atas beribu-ribu pulau di sepanjang garis khatulistiwa. Posisi strategis Indonesia yang berada diantara dua samudera yakni samudera Pasifik dan Hindia serta berada diantara dua benua yakni Benua Asia dan Australia menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas pelayaran global, sehingga mempunyai posisi dan peran strategis dalam hubungan antar bangsa. Indonesia harus bisa memanfaatkan potensi sumber daya alam kelautan baik hayati maupun nonhayati yang sangat melimpah dan bermanfaat bagi kelangsungan hidup rakyat Indonesia. Potensi tersebut termasuk sumber daya yang diperoleh dari dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air, dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.¹ Dimana letak geografis Indonesia pada 6°LU-11°LS dan 95°BT-141°BT.

Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia ini harus dapat dimanfaatkan secara maksimal sebagai modal dasar pembangunan nasional. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara perlu disusun sistim transportasi nasional yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa membantu

¹ Robiha J. Trisno, dkk, Hukum Maritim (Jakarta: EGC, 2018), hlm. 13.

terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar. Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Upaya pemerintah meningkatkan keselamatan pelayaran saat ini sulit untuk dicapai kalau tidak ada upaya yang nyata untuk mengembangkan sektor transportasi laut.

Perairan yang berada diantara pulau-pulau dalam wilayah Indonesia bukanlah faktor pemisah, melainkan faktor pemersatu dalam mewujudkan seluruh wilayah Indonesia sebagai satu kesatuan politik, sosial-budaya, ekonomi dan pertahanan-keamanan, yang realisasinya dapat diwujudkan dalam kegiatan pelayaran. Laut tidak dapat dipisahkan dari daratan, laut dan daratan merupakan satu kesatuan yang utuh. Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara dan dibina oleh pemerintah, melalui perwujudan aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek pengaturan inilah yang menjadi dasar hukum diselenggarakannya pelayaran. Ketentuan mengenai pelayaran diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Undang-Undang Pelayaran, Pasal 1 angka 1, pengertian pelayaran adalah satu

kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan². Dari pengertian tersebut, dapat dipahami bahwa ada dua kegiatan pelayaran, yaitu kegiatan angkutan di perairan dan kegiatan ke pelabuhan. Selain itu disebutkan juga tentang keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan pelayaran.

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang persatuan dan kesatuan nasional. Angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan kedepan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan yang cukup besar, dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan wilayah yang lainnya melalui perairan sehingga transportasi laut memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan Undang – Undang Dasar 1945.

Penyelenggaraan dan peningkatan keselamatan pelayaran yang demikian sejalan dengan amanat dan jiwa Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar tahun 1945 yaitu bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan diperuntukkan untuk

² Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Momentum reformasi, ketika Undang-Undang Nomor 5 tahun 1974 dicabut dan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Otonomi Daerah dan yang kini telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 pada tanggal 15 Oktober 2004. Dalam perkembangannya sejalan dengan bergulirnya otonomi daerah, kita tidak dapat dipungkiri bahwa penyelenggaraan transportasi laut kurang dapat berfungsi sebagaimana mestinya, sehingga atas prakarsa pemerintah pusat tentang kebijakan revitalisasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran terhadap keselamatan pelayaran yang ditempatkan pada masing-masing kabupaten kota yang ada disetiap Provinsi untuk dapat mengoptimalkan kegiatan operasional transportasi laut.

Laut sebagai sarana transportasi yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain menjadi sangat penting secara ekonomi dilihat dari perspektif perpindahan barang dan jasa dengan kapal sebagai alat pengangkut. Meskipun saat ini telah terdapat berbagai macam moda transportasi, transportasi lewat laut dengan alat angkut kapal laut menjadi transportasi utama karena dapat menjangkau daerah pedalaman dan menampung banyak orang/barang. Meskipun demikian, transportasi lewat laut tergolong beresiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak diinginkan di laut. Moda transportasi kapal lewat sebagai sarana transportasi diperlukan kerangka hukum yang komprehensif mengenai keselamatan dan keamanan maritim.

Dengan sangat pentingnya transportasi laut bagi pembangunan nasional dan untuk meningkatkan kesejahteraan. Sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan suatu kapal di dalam pelayarannya baik pelayaran nasional maupun pelayaran internasional. Kelaiklautan suatu kapal dapat dilihat dari sisi sarana yang berupa kapal siap jalan dalam kondisi bagus, maupun dari sisi prasarana seperti berbagai sertifikat kapal yang masih aktif, sistem navigasi, sistem keselamatan maupun sumber daya manusia yang terlibat didalamnya.

Angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi di perairan harus dikelola dalam suatu tatanan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, kapasitas mencukupi, aksesibilitas tinggi, terpadu, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan efisien.³ Sehingga dibutuhkan peran pemerintah dalam mengatur hal tersebut, karena peran angkutan laut menguasai hajat hidup orang banyak, maka dari itu keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Transportasi laut sangat erat hubungannya dengan kapal yang merupakan alat pengangkutnya. Kapal dalam penggunaannya harus dikelola

³ H.K Martono, Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Depok, rajagrafindo Persada, 2017, hlm. 2.

pemeriksaannya dengan teliti agar keselamatannya selama berlayar dapat terjaga.⁴

Keselamatan pelayaran harus memenuhi 2 (dua) kriteria layak, yaitu layak layar dan layak laut. Selain itu, keselamatan pelayaran juga memiliki 2 (dua) lingkup tanggung jawab, tanggung jawab di darat dengan penanggung jawab yaitu Syahbandar dan tanggung jawab di atas kapal dengan penanggung jawab yaitu nakhoda.⁵

Maraknya kejadian kecelakaan tersebut, tersapu ombak hingga gagal bersandar di pelabuhan merupakan indikasi bahwa sistem keselamatan pelayaran di Indonesia belum berjalan optimal. Untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran, dibutuhkan peran semua pihak, yaitu pemerintah sebagai regulator, pengusaha sebagai operator dan tidak ketinggalan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

Ketentuan mengenai transportasi laut diantaranya berkaitan dengan kegiatan kenavigasian dan perkapalan, lalu lintas di laut, pengangkutan, keselamatan pelayaran dan penegakan hukumnya telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Walaupun pemerintah telah memprogramkan sistem transportasi yang aman sampai dengan regulasi peraturan, tidak dipungkiri nyatanya kerap terjadi kecelakaan transportasi. Beberapa peristiwa kecelakaan kapal diantaranya tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba, KMP Lestari Maju kandas di pantai Pabadilang,

⁴ Andrea Nathaly Sitompul, "*Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkut Terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor 973/051/XII/MP-08)*", 2010, Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, hlm. 1.

⁵ Harnoli Rahman (dkk.), "*Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok*" *Albacore*, Vol. 1, Nomor 3 Oktober 2017, hlm. 277-278.

Selayar, terbakarnya KM Fungka Permata V di perairan Banggai Laut Sulawesi Tengah dan berbagai peristiwa kecelakaan lainnya.⁶ Banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi, pada umumnya menunjukkan bahwa konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional tidak ditaati. Walaupun jumlah kecelakaan kapal yang terjadi cukup tinggi, penanganan peristiwa kecelakaan kapal masih bersifat administratif dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan permasalahan dari keselamatan pelayaran.⁷ Salah satunya kecelakaan di laut kerap berulang diakibatkan oleh kesalahan manusia (*human error*).⁸ Kecelakaan dibidang pelayaran telah banyak menelan korban jiwa, harta benda, dan pencemaran lingkungan laut. Berdasarkan hasil analisa statistik menunjukkan sekitar 80% dari kecelakaan pelayaran disebabkan oleh faktor kesalahan manusia. Adapun kesalahan yang sering terjadi yaitu dari operasional kapal dimana kapal-kapal sudah laik laut lagi akibat tidak melakukan perbaikan tahunannya dan sering ditunda. Selain itu, perawatan navigasi kapal pun tidak dirawat dengan baik, bahkan sudah tidak bisa dipakai lagi tapi masih saja bekum diganti dengan yang baru.⁹ Padahal, keselamatan transportasi pada umumnya merupakan hak setiap warga Negara. Dibalik kecelakaan kapal yang kerap kali terjadi,

⁶ <https://setkab.go.id/keselamatan-transportasi/> Diakses pada tanggal 17 Agustus 2023

⁷ Etty R. Agoes (dkk.), 2005, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI*, Jakarta, hlm. 4- 9

⁸ Hari Utomo, “Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum dalam Kecelakaan Kapal”, *Jurnal Legislasi Indonesia, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia*, Vol. 14, Nomor 1 Maret 2017, hlm. 56.

⁹ Diap Rianto Efendi dan Metia Lefi Kurnia, “Peranan Syahbandar dalam Menunjang Keselamatan Pelayaran di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur, *Jurnal Ilmiah*

nyatanya kerap pula menimbulkan adanya korban dan/atau pihak-pihak yang dirugikan sebagai akibat dari kecelakaan tersebut.

Kecelakaan kapal merupakan salah satu risiko utama dalam kegiatan pelayaran. Kecelakaan kapal dapat menyebabkan kerugian materi dan non-materi yang sangat besar, termasuk korban jiwa. Tingkat kecelakaan kapal angkutan penumpang di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Sepanjang 2019, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat ada 399 laporan kecelakaan kapal laut di mana 32 persennya diantaranya melibatkan kapal penumpang. Jumlah tersebut, meningkat dibandingkan 2018 di mana lembaga tersebut mencatat 354 laporan kecelakaan di mana 26,5 persennya melibatkan kapal penumpang. KNKT juga menyebutkan identifikasi permasalahan keselamatan di angkutan pelayaran yang terjadi yaitu pada angkutan kapal tradisional meliputi kecelakaan yang melibatkan kapal angkutan penumpang, aspek pengawasan terhadap kapal tradisional angkutan penumpang, pengelolaan angkutan penumpang melalui kapal tradisional masih berisiko tinggi dan penanganan kondisi darurat di atas kapal tidak dijalankan dengan baik.¹⁰

Kecelakaan pelayaran adalah suatu kejadian yang tidak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian, baik bagi manusia, barang, maupun lingkungan maritim. Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi

¹⁰ Berita Trans.com, KNKT: Tahun 2019, 25 Kecelakaan Kapal, 32 Orang Meninggal & Hilang, <http://beritatrans.com/2019/12/19/knkt-tahun-2019-25-kecelakaan-kapal-32-orang-meninggal-43-hilang/>, diakses pada tanggal 12 November 2023.

tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Kecelakaan kapal yang marak terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun konvensi pelayaran internasional, terutama konvensi-konvensi dari *International Maritime Organization* (IMO) dan Undang-Undang Pelayaran.

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran Pasal 1 angka 1, menyebutkan bahwa keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara dan dibina oleh pemerintah, melalui perwujudan aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek pengaturan inilah yang menjadi dasar hukum diselenggarakannya pelayaran. Ketentuan mengenai pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran pada Pasal 1 angka 1, pengertian pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan

dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dari pengertian tersebut, dapat dipahami bahwa ada dua kegiatan pelayaran, yaitu kegiatan angkutan di perairan dan kegiatan ke pelabuhan. Selain itu disebutkan juga tentang keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan pelayaran.

Masalah keselamatan transportasi seringkali menjadi tema hangat pemberitaan di media massa. Peranan keselamatan pelayaran dalam sistem transportasi laut merupakan hal yang mutlak diperhitungkan, karena tingginya resiko pelayaran. Untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran, dibutuhkan peran semua pihak, yaitu pemerintah sebagai regulator, pengusaha sebagai operator dan tidak ketinggalan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut; karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian. Berbagai masalah terkait kecelakaan kapal dan keselamatan pelayaran, khususnya yang berkaitan dengan alur pelayaran menjadi latar belakang peneliti untuk melakukan analisis, faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab kecelakaan kapal.

Landasan hukum keselamatan pelayaran yaitu:

- a) Hukum Internasional

- 1) *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut merupakan konvensi internasional yang mengatur tentang keselamatan pelayaran. Konvensi ini telah diratifikasi oleh Indonesia.

SOLAS mengatur berbagai aspek yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, termasuk standar peralatan navigasi

- 2) *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (COLREG) Konvensi Internasional untuk Pencegahan Tabrakan di Laut

International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG) Konvensi Internasional untuk Pencegahan Tabrakan di Laut merupakan konvensi internasional yang mengatur tentang pencegahan tabrakan di laut. Konvensi ini telah diratifikasi oleh Indonesia.

COLREG mengatur berbagai aturan yang harus ditaati oleh kapal untuk mencegah tabrakan, termasuk aturan mengenai penggunaan peralatan navigasi.

- 3) Konvensi Internasional tentang Keselamatan Kapal Pesiar (ISPS)

Konvensi Internasional tentang Keselamatan Kapal Pesiar (ISPS) merupakan konvensi internasional yang mengatur tentang keamanan kapal pesiar. Konvensi ini telah diratifikasi oleh Indonesia.

ISPS mengatur berbagai langkah yang harus diambil untuk meningkatkan keamanan kapal pesiar, termasuk pemeriksaan peralatan navigasi.

b) Hukum Nasional

1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan landasan hukum utama dalam bidang pelayaran di Indonesia. Undang-undang ini mengatur berbagai aspek yang berkaitan dengan pelayaran, termasuk keselamatan pelayaran.

Pasal 21 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa keselamatan pelayaran adalah kondisi bebas dari risiko yang dapat menimbulkan kerugian jiwa manusia, harta benda, dan/atau lingkungan.

2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran merupakan peraturan yang penting untuk menjamin keselamatan pelayaran di Indonesia. Peraturan ini mengatur tentang berbagai aspek yang berkaitan

dengan keselamatan pelayaran, mulai dari kelaikan laut kapal, peralatan navigasi, kecakapan dan kompetensi awak kapal, hingga prosedur operasional keselamatan.

- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian mengatur tentang penyelenggaraan navigasi, termasuk di dalamnya pengaturan tentang sarana bantu navigasi-pelayaran, alur pelayaran dan telekomunikasi pelayaran.

- 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran mengatur tentang pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, termasuk di dalamnya persyaratan, tata cara, dan penerbitan izin pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi-Pelayaran dan Pelayanan Tata Kelola Lalu Lintas Kapal di Perairan Indonesia

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi-Pelayaran mengatur tentang sarana prasarana, penyelenggaraan, dan pengoperasian Telekomunikasi Pelayaran.

- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2013 tentang Alat Bantu Navigasi Visual (ABV)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2013 tentang Alat Bantu Navigasi Visual (ABV) mengatur tentang klasifikasi, persyaratan teknis, dan tata cara pemasangan ABV.

- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kapal mengatur tentang pemeriksaan kapal yang dilakukan oleh Syahbandar untuk memastikan bahwa kapal tersebut layak laut.

Pemeriksaan kapal meliputi pemeriksaan fisik kapal, pemeriksaan peralatan navigasi, dan pemeriksaan dokumen kapal

- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 27 Tahun 2013 tentang Standar Keselamatan Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 27 Tahun 2013 tentang Standar Keselamatan Kapal mengatur tentang standar keselamatan kapal, termasuk standar peralatan navigasi.

Standar peralatan navigasi bertujuan untuk memastikan bahwa peralatan navigasi yang digunakan di kapal memenuhi persyaratan keselamatan.

- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 28 Tahun 2013 tentang Standar Kecakapan dan Kompetensi Awak Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 28 Tahun 2013 tentang Standar Kecakapan dan Kompetensi Awak Kapal mengatur tentang standar kecakapan dan kompetensi awak kapal, termasuk kompetensi dalam navigasi.

Standar kecakapan dan kompetensi awak kapal bertujuan untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai untuk menjalankan tugasnya dengan aman.

Salah satu faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan kapal adalah faktor navigasi. Navigasi adalah kegiatan untuk menentukan posisi dan arah kapal, serta untuk merencanakan dan mengendalikan perjalanan kapal. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian BAB VIII, Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal atau lalu lintas kapal. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan telekomunikasi-pelayaran sesuai dengan ketentuan 8 (delapan) internasional serta menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu serta untuk menjamin keselamatan dan keamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan

telekomunikasi-pelayaran, pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangunan tersebut.

Dalam melaksanakan pelayaran, sebuah kapal memiliki beberapa kendala navigasi. Kendala navigasi meliputi berbagai kondisi seperti cuaca buruk, lalu lintas yang ramai, peralatan navigasi yang kurang memadai maupun kurangnya pengetahuan seorang navigator dalam mengoperasikan peralatan navigasi. Kondisi tersebut dapat menyebabkan kecelakaan maupun kondisi darurat di atas kapal yaitu tubrukan dan kandas. Masalah ini tentunya menjadi perhatian utama para awak kapal yang berkecimpung di dalam dunia pelayaran pada saat bernavigasi dalam menghadapi kendala navigasi, hal ini memberikan dampak yang sangat besar terutama masalah keselamatan jiwa di laut. Masalah ini tentunya menjadi perhatian utama para awak kapal yang berkecimpung di dalam dunia pelayaran pada saat bernavigasi dalam menghadapi cuaca buruk, hal ini memberikan dampak yang sangat besar terutama masalah keselamatan jiwa di laut.

Sesuai dengan amanah Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran navigasi bertanggungjawab dalam menjamin tersedianya prasarana serta terselenggaranya program keselamatan pelayaran, pasti ada saja masalah yang timbul, sehingga dibentuk organisasi khusus untuk menangani kemaritiman oleh Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) yang disebut dengan *International Maritime Organization* (IMO) organisasi dengan slogan *safe, secure and efficient shipping on clean oceans* ini merupakan wadah untuk menangani permasalahan maritim yang ada di

dunia sehingga diharapkan masa yang akan datang masalah-masalah tersebut dapat diminimalisir, dicegah, dan ditanggulangi dengan baik. Dikarenakan banyaknya masalah yang terjadi, IMO melahirkan beberapa konvensi diantaranya *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*, *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978*, *Marine Pollution (MARPOL) 1973/1978* dan *Collusion Regulation (COLREG) 1972 (Maritime Safety Committee (MSC))*.¹¹ Beberapa aturan tersebut dibentuk agar terwujud pelayaran yang aman, nyaman, efisien dan bersih. Dalam suatu pekerjaan manusia selalu memegang peranan paling penting untuk kesuksesan pekerjaannya, di dalam dunia pelayaran dimana 2 manusia memegang peranan sangat penting terutama dalam bernavigasi yang baik ketika dalam sebuah pelayaran, sehingga diatur sedemikian rupa supaya kondisi manusia ini dapat tetap dalam kondisi prima dan memiliki pengetahuan yang baik untuk dapat menjalankan tugasnya dengan baik. Walaupun demikian, faktor alam dan manusia atau yang lebih dikenal sebagai human error masih cenderung menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan pelayaran. Mengetahui kondisi tersebut, maka diperlukan pengetahuan dan kewaspadaan sangat diperlukan oleh para awak kapal terutama para perwira bagian deck, ketika bernavigasi pada saat menghadapi kendala navigasi dan penggunaan peralatan navigasi untuk menghindarisebuah kecelakaan. Kelengkapan alat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan berita cuaca yang

¹¹ *International Maritime Organization*, https://kemlu.go.id/london/id/pages/Indonesia_dan_imo/2964/etc-menu, diakses pada tanggal 12 Maret 2024

memadai serta kemampuan berolah gerak yang baik, sangat diperlukan dalam mendukung kemampuan bernavigasi demi terciptanya sebuah pelayaran yang aman.

Melihat pentingnya masalah di atas, di dalam sebuah pelayaran pada saat menghadapi kendala navigasi, pengetahuan perwira jaga dalam memahami sarana bantu navigasi-pelayaran sangat diperlukan untuk menciptakan pelayaran yang aman. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bahwa sarana bantu navigasi-pelayaran mempunyai peran yang sangat penting untuk keselamatan dan keamanan pelayaran, maka melalui karya tulis ini yang penulis menyusun dalam bentuk penulisan hukum tesis yang berjudul: “TINJAUAN HUKUM KECELAKAAN KAPAL DALAM PERSPEKTIF SARANA BANTU NAVIGASI-PELAYARAN”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dirumuskan beberapa pokok masalah yang akan menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan kapal dan upaya pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran?
2. Bagaimana upaya hukum kecelakaan kapal dalam perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian analisis yuridis kecelakaan kapal dari sisi navigasi ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan kapal dan menyusun rekomendasi untuk upaya pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran
2. Untuk menjelaskan dan menganalisis aspek hukum kecelakaan kapal dalam perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

D. Kegunaan Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian ini, adapun manfaat yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini dapat digunakan untuk mengembangkan ilmu hukum transportasi laut, khususnya dalam bidang hukum kenavigasian. Penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai aspek-aspek yuridis yang terkait dengan kecelakaan kapal dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Hal ini dapat menjadi dasar bagi pengembangan peraturan perundang-undangan dan kebijakan di bidang transportasi laut.

- a. Meningkatkan pemahaman mengenai aspek-aspek yuridis yang terkait dengan kecelakaan kapal dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- b. Menjadi dasar bagi pengembangan peraturan perundang-undangan dan kebijakan di bidang transportasi laut.
- c. Meningkatkan pemahaman mengenai hubungan antara hukum dan kenavigasian.

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat digunakan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai faktor-faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan kapal dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Hal ini dapat menjadi dasar bagi para pelaku usaha pelayaran untuk meningkatkan standar keselamatan pelayaran.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi:

- a. Pemerintah, sebagai bahan pertimbangan dalam penyusunan kebijakan dan peraturan perundang-undangan tentang keselamatan pelayaran.
- b. Industri pelayaran, sebagai bahan pertimbangan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran.
- c. Masyarakat, sebagai informasi untuk meningkatkan kesadaran tentang keselamatan pelayaran.

E. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teori atau disebut juga landasan teori merupakan landasan atau kerangka berpikir lebih lanjut terhadap rumusan masalah yang akan diteliti. Landasan teori yang dimaksud dalam penelitian ini adalah teori hukum yang digunakan sebagai landasan atau pisau analisis dalam menganalisis pembahasan pada rumusan masalah yang dituangkan dalam bab selanjutnya.

Dalam kaitannya dengan kerangka teori, penelitian ini menggunakan teori hukum, yaitu:

a) Teori Kepastian Hukum

Seperti yang dituangkan Gustav Radbruch bahwa tujuan hukum terdiri dari 3 (tiga) Nilai Dasar Hukum, yaitu tujuan hukum dari aspek filosofis yaitu keadilan, tujuan hukum dari aspek normatif yaitu kepastian hukum dan tujuan hukum dari aspek sosiologis yaitu kemanfaatan hukum.

Dalam hubungannya dengan tujuan hukum yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch, yaitu keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan dalam praktiknya sering kali tidak dapat diwujudkan secara sekaligus karena sering ditemukan adanya kesulitan dalam mewujudkan nilai-nilai dasar tersebut secara bersamaan.¹²

Dalam teori kepastian hukum seperti yang disampaikan Gustav Radbruch bahwa kepastian hukum merupakan tujuan hukum dari aspek juridis atau normatif, yang dalam penelitian ini dimaksudkan agar baik pemilik kapal maupun pengguna kapal diberikan akses terhadap adanya kepastian hukum, terutama dalam sistem penyelesaian permasalahan, terutama dalam mewujudkan keseimbangan kepentingan pengguna kapal dengan pemilik kapal, melainkan dalam peraturan perundang-undangan

¹² Abdul Aziz Nasihuddin, *Teori Hukum Pancasila*, Purwokerto, CV. Elvaretta Buana, 2024, hlm. 11

secara normatif. Dengan adanya kepastian hukum, setiap orang dapat mengetahui hak dan kewajibannya menurut hukum, termasuk merupakan wujud perlindungan kepada pengguna kapal.

E.Fernando M. Manullang mengemukakan bahwa ide kepastian hukum dalam hukum (Undang-Undang) hanya mungkin dicapai, diantaranya melalui perumusan kaidah hukum yang positifis¹³. Rumusan bunyi Undang-Undang yang jelas merupakan wujud pemberian kepastian hukum. Untuk mencapai maksud itulah setiap pembuat Undang-Undang selalu menetapkan pengertian otentik dalam suatu Undang-Undang untuk menghindari adanya penafsiran ganda atau penafsiran lain sesuai kepentingan pihak-pihak tertentu.

Dalam kaitan ini, E.Utrecht mengemukakan “kepastian mempunyai arti bahwa dalam hal konkret kedua pihak berselisih dapat menentukan kedudukan mereka. Dalam pengertian ini bermakna keamanan hukum, yakni mengandung perlindungan bagi kedua belah yang berselisih terhadap tindakan hakim yang sewenang-wenang, sedangkan kepastian hukum oleh karena

¹³ E. Fernando F. Manullang, *Legisme, Legalitas dan Kepastian Hukum*, (Jakarta : Kencana, 2016), hlm. 154-155

hukum dimaksudkan bahwa hukum menjamin kepastian pada pihak yang satu dengan pihak yang lain”¹⁴

Di teori yang lain, Indroharto mengemukakan bahwa kepastian hukum mengharuskan hukum objektif yang berlaku untuk setiap orang tersebut harus jelas dan ditaati. Disini ditekankan bahwa kepastian hukum juga menyangku kepastian norma hukum. Kepastian norma hukum itu harus diciptakan oleh pembentuk peraturan perundang-undangan dengan berdasarkan asas legalitas, kepatutan dan keadilan.

Sedangkan menurut Sudikno Mertokusumo sebagaimana dikutip Asikin Zainal, kepastian hukum 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 berwenang dan berwibawa sehingga aturan-aturan itu memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati¹⁵.

b) Teori Perlindungan Hukum

Secara etimologi, perlindungan hukum berasal dari Bahasa Belanda yaitu *theorie van de wettelijke bescherming*. Kata perlindungan hukum menunjukkan arti bahwa hukum itu

¹⁴ E. Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia* (Jakarta : PT. Balai Buku Ichtar, 1959), hlm. 26

¹⁵Asikin Zainal, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, (Jakarta : Rajawali Press, 2012), hlm.103

melindungi sesuatu. Sesuatu yang dilindungi oleh hukum adalah kepentingan manusia, karena memang hukum itu dibuat oleh dan untuk manusia atau masyarakat. Berangkat dari pemahaman ini, kata perlindungan hukum sebenarnya erat kaitannya dengan fungsi hukum dan tujuan hukum. Mengenai apa fungsi hukum pada umumnya ahli hukum sudah sepakat mengatakan, bahwa fungsi hukum merupakan perlindungan kepentingan manusia¹⁶.

Pada prinsipnya, tujuan perlindungan hukum adalah untuk memberikan rasa aman, kepastian dan keadilan bagi masyarakat.

Dengan kata “perlindungan” itu sendiri bermakna memberikan pengayoman kepada pihak yang lemah sehingga perlindungan hukum dapat juga diartikan sebagai pengayoman yang diberikan pemerintah kepada seseorang untuk memberikan rasa aman, kepastian dan keadilan terhadap hak-haknya dalam lingkungan masyarakat dan kehidupan berbangsa dan bernegara, baik dalam bentuk pelayanan, peraturan perundang-undangan atau kebijakan lainnya, termasuk dalam lapangan penegakan hukum.

Philipus M. Hadjon mengemukakan, adanya 2 (dua) bentuk perlindungan hukum bagi rakyat, yaitu perlindungan hukum yang bersifat preventif dan yang bersifat represif. Perlindungan hukum yang bersifat preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa yang mengarahkan tindakan pemerintah

¹⁶ Sudikno Mertokusumo, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, (Yogyakarta : Liberty, 1984), hlm. 107

untuk bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan diskresi dan perlindungan yang bersifat represif bertujuan untuk menyelesaikan terjadinya sengketa, termasuk penanganannya di lembaga peradilan¹⁷. Sementara itu, Rafael La Porta dalam *Jurnal of Financial Economics* mengemukakan bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh suatu negara memiliki 2 (dua) sifat, yaitu bersifat pencegahan (*prohibited*) dan bersifat hukuman (*sanction*)¹⁸.

Disisi lain, Wahyu Sasongko mengemukakan bahwa perlindungan hukum dapat diartikan sebagai perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum. Dalam memberikan perlindungan hukum dapat melalui cara-cara tertentu, antara lain, yaitu dengan¹⁹ :

- a) Membuat peraturan yang bertujuan untuk memberikan hak dan kewajiban serta menjamin hak-hak para subjek hukum
- b) Menegakkan peraturan melalui hukum administrasi negara yang berfungsi untuk mencegah (*preventif*) terjadinya pelanggaran hak-hak konsumen dalam hal ini pengguna kapal dengan perizinan dan pengawasan, hukum pidana yang berfungsi untuk menanggulangi (*repressive*)

¹⁷ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, (Surabaya : PT. Bina Ilmu, 1987), hlm. 29

¹⁸ Rafael La Porta, *Journal of Financial Economics No. 58*, Oktober 1999, hlm. 9

¹⁹ Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen* (Bandar Lampung : Universitas Bandar Lampung, 2007), hlm. 32

pelanggaran Undang-Undang perlindungan konsumen, dengan menggunakan sanksi pidana dan hukuman serta hukum perdata yang berfungsi untuk memulihkan hak (*currative; recovery; remedy*) dengan membayar kompensasi atau ganti kerugian.

Diketahui bahwa konsumen (pengguna kapal) dalam berbagai hal dominan berada dibawah dan lemah bila dibanding dengan pelaku usaha (pemilik kapal). Pentingnya perlindungan hukum bagi konsumen (pengguna kapal) disebabkan posisi tawar yang lemah. Sudaryatmo mengemukakan, perlindungan hukum terhadap konsumen mensyaratkan adanya pemihakan kepada posisi tawar yang lemah (konsumen). Dalam kaitannya dengan perlindungan konsumen, UUPK telah menetapkan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen dan bertujuan²⁰ :

- a) Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri.
- b) Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari ekse negatif pemakaian barang dan/atau jasa.

²⁰ Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999

- c) Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen.
- d) Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi.
- e) Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam usaha.
- f) Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen.

2. Kerangka Konsep

Penelitian ini dilandasi dengan konsepsi pemikiran bahwa tujuan Undang undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran ini adalah untuk menciptakan transportasi laut yang aman, selamat, lancar, tertib dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menunjang tinggi martabat bangsa. Aspek keselamatan, keamanan guna untuk kelancaran transportasi laut sangat mendapatkan perhatian untuk menekan seminimal mungkin terjadinya kecelakaan di laut, yang mana keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan

dan angkutan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim,²¹ sehingga secara konseptual dapat dijelaskan sebagai berikut :

a) Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju kawasan tertentu. Menurut beberapa ahli kapal dapat juga diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah²².

b) Kecelakaan kapal adalah peristiwa yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia. Kecelakaan kapal dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk faktor cuaca, faktor manusia, dan faktor teknis.

Kecelakaan Kapal berdasarkan Maritime Glossary, adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan terjadinya hal-hal berikut:

1) Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal; atau

²¹ Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

²² Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

- 2) Hilangnya atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih;
atau
- 3) Kandasnya atau tidak mempunya sebuah kapal atau lebih,
atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan;
atau
- 4) Kerusakan material/barang yang disebabkan Karena atau
berkaitan dengan pengoperasian kapal.

Kecelakaan kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 245 yaitu “kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas”.

- c) Navigasi Pasal 1 angka 44 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan pelayaran.
- d) Kenavigasian menurut Pasal 1 angka 43 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, ialah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorology, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.
- e) Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk

meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal²³.

- f) Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.
- g) Tanggung jawab adalah keadaan untuk wajib menanggung segala sesuatunya. Saat seseorang sadar akan kewajiban untuk menanggung segala akibat dari sesuatu yang telah diperbuatnya dan melakukan hal tersebut, maka ia disebut bertanggung jawab.
- h) Yuridis adalah segala sesuatu hal yang mempunyai arti hukum akan diakui dan sah oleh pemerintah.
- i) Kepastian hukum adalah salah satu asas dalam peraturan perundang-undangan yang menetapkan bahwa segala tindak dan perbuatan harus didasarkan pada ketentuan normatif yang berlaku.
- j) Perlindungan hukum adalah salah satu asas dalam peraturan perundang-undangan yang memastikan bahwa hukum itu ada untuk melindungi sesuatu.

F. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang mengkaji peraturan

²³ Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

perundang-undangan dan literatur hukum untuk menjawab permasalahan hukum. Penelitian hukum normatif yang dalam terminologi lain juga dikenal sebagai penelitian hukum *doctrinal*. dengan dukung penelitian empiris. Sunaryati Hartono mengemukakan, jelaslah bahwa penelitian hukum normative (*doctrinal*) merupakan kegiatan sehari-hari seorang sarjana hukum. Bahkan, penelitian hukum yang bersifat normatif, hanya mampu dilakukan oleh dilakukan oleh seorang sarjana hukum sebagai orang yang sengaja dididik untuk memahami dan menguasai disiplin hukum²⁴. Penelitian hukum *doctrinal* adalah penelitian berbasis kepustakaan, yang fokusnya adalah analisis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder²⁵.

2. Pendekatan Penelitian

Mengingat jenis penelitian ini adalah penelitian juridis normatif, maka metode²⁶ pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan peraturan perundang-undang (*statue approach*) dan pendekatan konsep (*concept approach*). Dalam Pendekatan penelitian yang digunakan peneliti adalah pendekatan terhadap Undang-Undang yang dilakukan dengan menelaah semua Undang-Undang dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang akan dituangkan dalam penelitian ini. Peter Mahmud Marzuki menjelaskan bahwa dalam kaitannya dengan penelitian hukum untuk kepentingan praktis yang dilakukan oleh para praktisi mutlak mempergunakan pendekatan

²⁴ Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke-20*, (Bandung, PT. Alumni, 1994), hlm.139

²⁵ Dyah Ochterina Susanti dan a'an Efendi, *Penelitian Hukum (Legal Research)*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2014), hlm. 11

²⁶ Ibid, hlm. 60

perundang-undangan karena dengan menggunakan pendekatan inilah akan membuka kesempatan bagi para peneliti untuk mempelajari konsistensi dan kesesuaian antara Undang-Undang yang satu dengan Undang-Undang yang lainnya atau antara Undang-Undang dengan Undang-Undang Dasar. Hasil telaah tersebutlah yang dapat menjadi argumen untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi.

3. Jenis dan Sumber Data

a) Jenis Data :

Karena penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa dokumen-dokumen hukum seperti buku, artikel, brosur /pamflet, dan dokumen non hukum seperti blog dan dokumen dari internet.

b) Sumber Data :

Dokumen hukum ini dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- 1) Bahan hukum primer diperoleh dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, dan dokumen-dokumen hukum lainnya, terdiri atas.
 - a. Undang Undang Dasar RI tahun 1945
 - b. Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian

d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 tahun 2011
Tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

2) Bahan hukum sekunder diperoleh dari buku-buku teks, artikel ilmiah, dan jurnal hukum, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dengan cara:

- a. Studi kepustakaan para ahli hukum
- b. Mempelajari hasil hasil penelitian yang ada hubungannya dengan penelitian ini.
- c. Data Sekunder yang bersifat publik yakni: data arsip, data resmi instansi pemerintah dan data data lainnya.

3) Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan mengenai bahan hukum primer dan sekunder yang diperoleh dari kamus hukum, ensiklopedia hukum, dan karya ilmiah lainnya.

d. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang akan digunakan adalah metode *library research* dengan menggunakan teknik studi dokumen. Metode *library research* adalah metode pengumpulan data dengan menggunakan literatur baik berupa buku, catatan, maupun laporan hasil penelitian dari penelitian terdahulu.

e. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis secara kualitatif. Analisis kualitatif adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum yang

terdapat pada Peraturan Perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma dalam masyarakat.

G. Orisinalitas Penelitian

Originalitas penelitian menyajikan perbedaan dan persamaan bidang kajian yang diteliti antara peneliti dengan peneliti-peneliti sebelumnya. Hal ini dimaksudkan untuk untuk menghindari adanya pengulangan kajian terhadap hal-hal yang sama. Dengan demikian akan diketahui sisi-sisi apa saja yang membedakan dan akan diketahui pula letak persamaan antara penelitian peneliti dengan penelitian-penelitian terdahulu. Dalam hal ini akan lebih mudah dipahami, jika peneliti menyajikannya dalam bentuk tabel dibandingkan dengan menyajikan dalam bentuk paparan yang bersifat uraian. Oleh karena itu, peneliti memaparkannya dalam bentuk tabel seperti dibawah ini:

Tabel Perbandingan Penelitian			
No.	Substansi	Panca Oktatian 502011388 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang 2015	M. Mahir 02011381621279 Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya 2020
1	Judul	Tanggung jawab nakhoda terhadap kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya	Pertanggungjawaban pidana Nakhoda dalam kecelakaan kapal

		penumpang di wilayah perairan sungai musi	
2	Rumusan masalah	<p>1. Apakah Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan Sungai Musi?</p> <p>2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap Nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan Sungai Musi ?</p>	<p>1. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana terhadap nakhoda dalam kecelakaan kapal?</p> <p>2. Bagaimanakah penerapan sanksi pidana dalam tindak pidana kecelakaan kapal</p>
3	Persamaan	Kecelakaan kapal	Kecelakaan kapal
4	Perbedaan	<p>1. Bagaimana tinjauan hukum kecelakaan kapal dalam perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran?</p> <p>2. Apa saja faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan kapal dan upaya pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran?</p>	<p>1. Bagaimana tinjauan hukum kecelakaan kapal dalam perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran?</p> <p>2. Apa saja faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan kapal dan upaya pencegahan dari aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran?</p>

Berdasarkan hasil penelusuran diatas, penelitian yang berjudul “Tinjauan Hukum Kecelakaan Kapal Dalam Perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran belum pernah dilakukan oleh penelitian sebelumnya. Maka dari itu, penelitian ini memiliki kebaruan/Novelty/ *State of art* karena penelitian ini berfokus Sarana bantuan Navigasi Pelayaran dalam hal kecelakaan kapal dengan mengaitkan dengan teori hukum dan peraturan perundangan-undangan yang berbeda dengan penelitian sebelumnya.

H. Sistematika Penelitian

Untuk memperoleh pemahaman dalam penelitian ini, penulis menyusun penulisan dalam hal-hal berdasarkan dari yang bersifat umum sampai hal-hal yang bersifat khusus:

penulisan tesis ini adalah sebagai berikut:

Bab I: Pendahuluan

Dalam Bab ini menjelaskan tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

Bab II: Tinjauan Pustaka

Landasan Teori dan Konseptual, diantaranya berisikan tentang Kerangka Teori, Tinjauan Umum dan Kerangka Konseptual.

Bab II: Faktor-Faktor Kecelakaan Kapal dan Upaya Pencegahaannya Dari Aspek Sarana Bantu Navigasi-Pelayara

Dengan Judul Pembahasan, berisi hasil penelitian dan pembahasan hasil penelitian, dalam BAB III ini semua hasil penelitian

dimasukan dan dianalisis oleh penulis berdasarkan rumusan masalah pertama.

Bab IV: Upaya Hukum Kecelakaan Kapal Dalam Perspektif Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Memuat analisis pembahasan terhadap rumusan masalah kedua dalam penelitian.

Bab V: Kesimpulan dan Saran

Yang berisikan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan penulis, serta saran sebagai bab Penutup.

