

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Keselamatan pelayaran merupakan aspek fundamental dalam dunia maritim yang tidak hanya menyangkut kepentingan ekonomi, tetapi juga menyentuh ranah hukum dan tanggung jawab sosial. Kecelakaan kapal sering kali menimbulkan kerugian besar, baik terhadap jiwa manusia, lingkungan laut, maupun aset perusahaan. Dalam ini, tanggung jawab hukum terhadap insiden kecelakaan laut tidak hanya melekat pada nakhoda atau awak kapal, tetapi juga pada pihak manajemen darat, khususnya *Designated Person Ashore (DPA)*, yang memiliki peran strategis dalam menjamin keselamatan pelayaran dan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional. Konsep *Designated Person Ashore* diperkenalkan melalui *International Safety Management (ISM) Code* yang diadopsi oleh *International Maritime Organization (IMO)* sebagai instrumen untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal. DPA bertanggung jawab memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan di kapal dan di darat berjalan efektif sesuai dengan ketentuan ISM Code, termasuk memastikan adanya komunikasi yang memadai antara manajemen darat dan kapal.¹

Namun, dalam praktiknya, sering terjadi insiden kegelapan laut yang menunjukkan lemahnya pengawasan dan koordinasi antara pihak perusahaan dan kapal. Salah satu kasus yang mencerminkan hal ini adalah insiden kesepakatan kapal di lingkungan PT. Multi Jaya Samudera, di mana faktor kelalaian administratif dan teknis menunjukkan adanya potensi tanggung jawab hukum dari pihak manajemen darat, khususnya DPA. Kasus ini mengundang pertanyaan yuridis mengenai sejauh mana DPA dapat dimintai pertanggungjawaban hukum atas kecelakaan laut berdasarkan ketentuan ISM Code dan hukum nasional Indonesia.

¹ International Maritime Organization, 2022, *International Safety Management (ISM) Code and Guidelines on Implementation*, IMO Publications, London, hlm. 5.

Dalam sistem hukum nasional, tanggung jawab hukum DPA belum diatur secara eksplisit dalam peraturan perundang-undangan, namun dapat ditelusuri melalui norma-norma dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2022 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Ketentuan tersebut menegaskan pentingnya tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam menjamin pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal yang efektif.²

Dari sisi tanggung jawab, DPA sebagai representasi perusahaan memiliki kewajiban moral dan hukum untuk memastikan semua prosedur keselamatan dijalankan dengan benar. Menurut John Rawls, prinsip keadilan menuntut agar setiap pihak yang memiliki kewenangan dan tanggung jawab harus bertindak adil sesuai dengan posisi moralnya dalam sistem sosial.³ Dalam bidang pelayaran, keadilan tidak hanya berarti perlindungan bagi pihak yang dirugikan akibat kecelakaan laut, tetapi juga penegakan akuntabilitas terhadap pihak yang lalai dalam menjalankan tugas keselamatan.⁴

Sementara itu, Gustav Radbruch menegaskan bahwa kepastian hukum merupakan elemen penting dalam menegakkan keadilan. Hukum harus memberikan arah yang jelas mengenai siapa yang bertanggung jawab dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban itu dijalankan.⁵ Dalam kasus tanggung jawab DPA, kepastian hukum dibutuhkan agar tidak terjadi kekosongan norma ketika kecelakaan laut terjadi dan pihak korban mencari keadilan.⁶ Keterkaitan antara sistem hukum nasional dengan standar internasional seperti ISM Code mencerminkan pentingnya harmonisasi hukum maritim Indonesia dengan ketentuan global. Apabila terjadi ketidaksesuaian antara pelaksanaan di lapangan dan standar yang ditetapkan, maka potensi pelanggaran hukum dan tanggung jawab

² Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.

³ John Rawls, 1999, *A Theory of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, hlm. 54.

⁴ Ibid., hlm. 86.

⁵ Gustav Radbruch, 1950, *Legal Philosophy*, Oxford University Press, London, hlm. 107.

⁶ Satjipto Rahardjo, 2006, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 27.

pidana maupun administratif dapat timbul.⁷ Dengan demikian, perlu adanya kajian mendalam untuk menganalisis dasar pertanggungjawaban hukum DPA dalam sistem hukum nasional Indonesia.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini memfokuskan pada dua aspek utama, yaitu:

1. Faktor-faktor hukum dan bentuk kelalaian yang menyebabkan DPA dapat dimintai pertanggungjawaban atas kecelakaan laut berdasarkan ISM Code dan hukum nasional; dan
2. Penerapan kewajiban serta tanggung jawab hukum DPA dalam menjamin keselamatan pelayaran sesuai dengan standar internasional dan ketentuan hukum nasional Indonesia.

Kajian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis dan praktis terhadap penguatan sistem hukum maritim Indonesia, khususnya dalam memastikan efektivitas peran DPA dalam mencegah kecelakaan laut serta mewujudkan keadilan dan kepastian hukum bagi seluruh pihak terkait. Selain itu, perlu dicermati bahwa dalam praktik operasional di perusahaan pelayaran nasional seperti PT. Multi Jaya Samudera, masih ditemukan kendala implementatif dalam penerapan *Safety Management System (SMS)* yang merupakan bagian integral dari ISM Code. Tidak jarang pelaksanaan SMS hanya sebatas formalitas administratif tanpa disertai pengawasan efektif dari pihak manajemen darat. Kondisi ini menyebabkan munculnya *gap* antara kebijakan keselamatan di tingkat perusahaan dan penerapannya di lapangan oleh awak kapal.⁸ Padahal, sesuai prinsip *due diligence*, perusahaan pelayaran wajib melakukan langkah-langkah preventif yang wajar untuk mencegah timbulnya kecelakaan laut.⁹

Fenomena tersebut memperlihatkan lemahnya sistem akuntabilitas internal dalam organisasi pelayaran. DPA, sebagai penghubung utama antara kapal dan

⁷ Hasjim Djalal, 2014, *Hukum Laut Internasional*, UI Press, Jakarta, hlm. 123.

⁸ Edward P. Saragih, 2019, *Hukum Keselamatan Pelayaran di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 72.

⁹ Christopher Hill, 2003, *Maritime Law*, Lloyd's of London Press, London, hlm. 156.

manajemen darat, seharusnya menjadi figur sentral yang memastikan kepatuhan terhadap setiap prosedur keselamatan. Ketika fungsi pengawasan dan evaluasi tersebut tidak dijalankan secara optimal, maka muncul potensi pertanggungjawaban hukum baik secara administratif, perdata, maupun pidana tergantung pada akibat yang ditimbulkan dari kelalaian tersebut.¹⁰ Dalam hukum maritim nasional, hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 252 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menegaskan tanggung jawab perusahaan terhadap keselamatan kapal dan penumpang¹¹ yang sekarang disebut dengan undang-undang pelayaran nomor 66 tahun 2024.

Lebih jauh lagi, tanggung jawab hukum DPA harus dipahami bukan hanya sebagai kewajiban formal yang timbul dari peraturan internasional, tetapi juga sebagai perwujudan prinsip good governance dalam penyelenggaraan transportasi laut.¹² DPA memiliki fungsi moral dan profesional untuk menjamin bahwa setiap kegiatan operasional kapal berlandaskan asas kehati-hatian, keselamatan, dan kepastian hukum.¹³ Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk memberikan pemahaman mendalam mengenai batasan dan bentuk pertanggungjawaban hukum DPA sebagai representasi korporasi dalam kasus kecelakaan laut, sehingga dapat memperkuat sistem hukum pelayaran nasional yang adil dan berkeadilan sosial sebagaimana prinsip keadilan menurut Rawls.¹⁴

Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi pemerintah, akademisi, dan pelaku industri maritim dalam membangun mekanisme pertanggungjawaban yang transparan dan efektif, serta menegaskan bahwa keselamatan pelayaran bukan hanya tanggung jawab nakhoda di laut, melainkan juga tanggung jawab manajemen di darat yang diwakili oleh DPA.¹⁵

¹⁰ R. Subekti, 2005, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, hlm. 45.

¹¹ Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Pasal 252.

¹² Agus Dwiyanto, 2006, *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, hlm. 19.

¹³ Lawrence M. Friedman, 1975, *The Legal System: A Social Science Perspective*, Russell Sage Foundation, New York, hlm. 14.

¹⁴ John Rawls, 1999, *A Theory of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, hlm. 302.

¹⁵ Ibid., hlm. 347.

Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa keberadaan *Designated Person Ashore (DPA)* memiliki posisi vital dalam sistem keselamatan pelayaran, baik sebagai pengawas implementasi *Safety Management System (SMS)* maupun sebagai penanggung jawab moral dan hukum atas kepatuhan perusahaan terhadap standar keselamatan maritim. Namun, lemahnya pengawasan, minimnya penegakan hukum terhadap kelalaian manajemen darat, serta belum adanya pengaturan yang eksplisit mengenai tanggung jawab hukum DPA dalam hukum nasional menyebabkan timbulnya kekosongan norma yang berpotensi merugikan pihak-pihak yang terdampak kecelakaan laut. Oleh karena itu, diperlukan kajian hukum yang komprehensif untuk menelaah dasar, bentuk, dan batas pertanggungjawaban hukum DPA, baik berdasarkan ketentuan *International Safety Management (ISM) Code* maupun peraturan perundang-undangan nasional. Atas dasar urgensi tersebut, penulis mengangkat judul penelitian: **“Pertanggungjawaban Hukum *Designated Person Ashore* atas Insiden Kecelakaan Kapal PT. Multi Jaya Samudera.”** Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata terhadap penguatan sistem hukum maritim Indonesia, khususnya dalam memperjelas kedudukan dan tanggung jawab DPA sebagai bagian dari struktur korporasi pelayaran yang berperan penting dalam menjamin keselamatan pelayaran dan mewujudkan keadilan serta kepastian hukum di bidang kemaritiman.¹⁶

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana faktor hukum dan kelalaian yang menyebabkan DPA dapat diminta pertanggungjawaban atas kecelakaan laut tersebut berdasarkan *ISM Code* dan hukum nasional?
2. Bagaimana penerapan kewajiban dan tanggung jawab hukum *Designated Person Ashore (DPA)* dalam menjamin keselamatan pelayaran sesuai dengan standar internasional dan hukum nasional Indonesia?

¹⁶ H.M.N. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pelayaran dan Pengangkutan Laut*, Djambatan, Jakarta, hlm. 89.

C. Ruang Lingkup Penelitian

1. Untuk ruang lingkup kajian difokuskan pada analisis faktor-faktor hukum dan bentuk kelalaian yang dapat menyebabkan Designated Person Ashore (DPA) dimintai pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan laut berdasarkan ketentuan ISM Code dan hukum nasional.
2. Untuk batasan pembahasan diarahkan pada penerapan kewajiban dan tanggung jawab hukum DPA dalam menjamin keselamatan pelayaran sesuai dengan standar internasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan nasional di Indonesia.

D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis faktor-faktor hukum serta bentuk kelalaian yang menyebabkan Designated Person Ashore (DPA) dapat dimintai pertanggungjawaban atas insiden kecelakaan laut berdasarkan ketentuan *International Safety Management (ISM) Code* dan hukum nasional.
- b. Untuk mengkaji penerapan kewajiban serta tanggung jawab hukum Designated Person Ashore (DPA) dalam menjamin keselamatan pelayaran sesuai dengan standar internasional dan peraturan perundang-undangan nasional Indonesia.

2. Kegunaan Penelitian

a. Secara Teoritis

- 1) Untuk memberikan kontribusi ilmiah dalam pengembangan kajian hukum maritim, khususnya terkait pertanggungjawaban hukum Designated Person Ashore (DPA) dalam sistem keselamatan pelayaran.
- 2) Untuk memperkaya literatur dan referensi akademik mengenai penerapan *International Safety Management (ISM) Code* dalam hukum nasional Indonesia.

b. Secara Praktis

- 1) Untuk menjadi bahan masukan bagi pembuat kebijakan dalam memperkuat regulasi dan pengawasan terhadap peran serta tanggung jawab hukum DPA di perusahaan pelayaran.
- 2) Untuk memberikan pemahaman dan pedoman bagi praktisi pelayaran, khususnya DPA, dalam melaksanakan kewajiban hukum guna mencegah terjadinya kecelakaan laut.

E. Kerangka Teori Dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah identifikasi teori-teori yang dijadikan sebagai landasan berfikir untuk melaksanakan suatu penelitian atau dengan kata lain untuk mendiskripsikan kerangka referensi atau teori yang digunakan untuk mengkaji permasalahan. Teori adalah seperangkat konsep terstruktur yang berusaha menjelaskan hubungan sistematis suatu fenomena dengan cara menghubungkan sebab-akibat yang terjadi. Fungsi teori adalah untuk menerangkan, meramalkan, memprediksi dan menemukan keterpautan fakta-fakta yang ada secara sistematis, sehingga kerangka teori berfungsi sebagai pisau analisa/analisis untuk menjawab permasalahan atau rumusan masalah terhadap permasalahan hukum (isu hukum) dalam penelitian. Untuk membahas 2 (dua) pokok permasalahan dalam penelitian menggunakan 2 (dua) teori hukum yang sesuai dan relevan. Adapun skripsi ini menggunakan teori hukum sebagai berikut:

a Teori Keadilan

Teori keadilan merupakan salah satu dasar penting dalam ilmu hukum yang menitikberatkan pada perlakuan yang adil bagi setiap orang sesuai hak dan kewajibannya. Menurut John Rawls, keadilan adalah nilai moral utama dari institusi sosial dan harus ditegakkan melalui prinsip-prinsip yang menjamin kebebasan dasar serta distribusi yang adil atas hak dan kewajiban. Rawls

mengembangkan gagasan "*justice as fairness*", yang mengedepankan dua prinsip keadilan: (1) setiap orang memiliki hak yang sama atas kebebasan dasar yang setara, dan (2) ketimpangan sosial dan ekonomi hanya dapat dibenarkan jika memberi manfaat bagi mereka yang paling tidak beruntung dalam masyarakat¹⁷. Dalam pertanggungjawaban hukum *Designated Person Ashore* (DPA), teori keadilan Rawls memberikan landasan untuk menilai bahwa pertanggungjawaban harus diberikan secara adil sesuai peran, fungsi, dan tingkat kelalaian dalam sistem keselamatan pelayaran.

b Teori Kepastian Hukum

Teori kepastian hukum menekankan pentingnya hukum yang jelas, tetap, dan dapat ditegakkan, agar masyarakat memperoleh rasa aman dalam kehidupan hukumnya. Menurut Gustav Radbruch, kepastian hukum merupakan salah satu tujuan utama dari hukum, di samping keadilan dan kemanfaatan. Ia menyatakan bahwa hukum harus dapat diprediksi dan dijalankan secara konsisten oleh aparat penegak hukum dan oleh masyarakat¹⁸. Dalam hal tanggung jawab DPA, kepastian hukum diperlukan agar terdapat kejelasan mengenai batasan kewajiban dan sanksi hukum apabila terjadi pelanggaran terhadap sistem keselamatan pelayaran. Tanpa kepastian hukum, posisi DPA dalam struktur tanggung jawab hukum perusahaan pelayaran akan terus berada dalam area abu-abu yang merugikan prinsip akuntabilitas hukum.

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual dalam penelitian ini disusun untuk memberikan arah dan batasan dalam menganalisis pertanggungjawaban hukum *Designated Person Ashore* (DPA) atas insiden kecelakaan kapal di lingkungan PT. Multi Jaya Samudera. Beberapa konsep utama yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

¹⁷ John Rawls, 1971, *A Theory of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, hlm. 60–65.

¹⁸ Gustav Radbruch, 1950, *Legal Philosophy*, trans. Kurt Wilk, Oxford University Press, New York, hlm. 32.

1. *Designated Person Ashore (DPA)*

Merupakan individu yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran sesuai ketentuan *International Safety Management (ISM) Code* untuk memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan kapal (*Safety Management System/SMS*) dilaksanakan secara efektif, serta menjadi penghubung antara kapal dan manajemen darat dalam hal keselamatan dan pencegahan pencemaran laut.

2. *International Safety Management (ISM) Code*

Merupakan standar internasional yang diadopsi oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk menjamin keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan laut melalui penerapan sistem manajemen keselamatan. ISM Code menjadi dasar normatif yang menetapkan kewajiban perusahaan dan DPA dalam menjamin keselamatan pelayaran.

3. *Tanggung Jawab Hukum (Legal Liability)*

Adalah kewajiban hukum yang harus dipenuhi oleh seseorang atau korporasi akibat adanya pelanggaran terhadap norma hukum atau kelalaian dalam menjalankan tugas yang diatur oleh peraturan perundang-undangan maupun ketentuan internasional.

4. *Kelalaian Profesional (Professional Negligence)*

Mengacu pada tindakan atau sikap lalai seorang profesional dalam menjalankan kewajiban sesuai dengan standar keahlian yang berlaku, sehingga menimbulkan kerugian atau bahaya bagi pihak lain. Dalam DPA, kelalaian profesional terjadi ketika DPA gagal menjalankan pengawasan dan komunikasi secara efektif yang menyebabkan kecelakaan kapal.

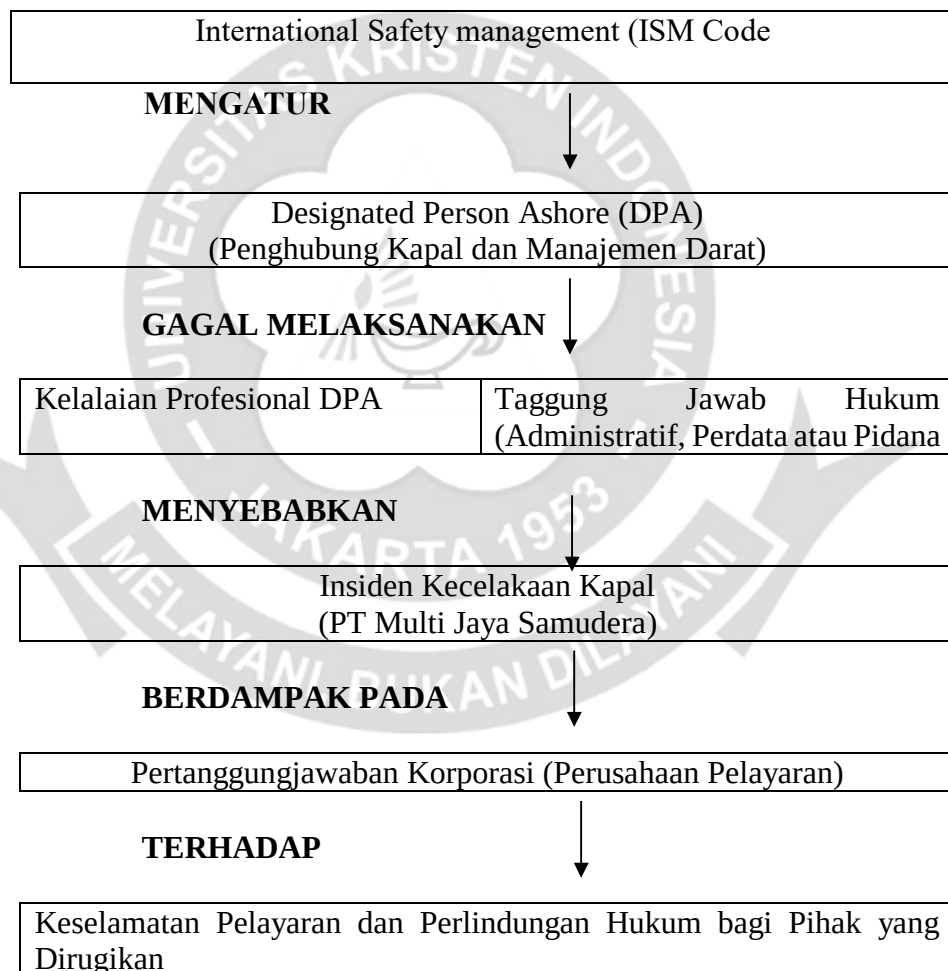
5. *Keselamatan Pelayaran (Maritime Safety)*

Merupakan kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan kapal, awak kapal, dan perlengkapan navigasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut, sebagaimana diatur dalam *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran* dan regulasi turunannya.

6. Pertanggungjawaban Korporasi (*Corporate Liability*)

Adalah tanggung jawab hukum perusahaan sebagai entitas hukum atas tindakan atau kelalaian yang dilakukan oleh organ atau pejabatnya, termasuk DPA, yang menyebabkan terjadinya kecelakaan laut atau kerugian bagi pihak lain.

Berikut bagan hubungan konseptual yang menggambarkan interaksi antar konsep dalam penelitian ini:



Penjelasan Alur Bagan:

1. ISM Code menjadi dasar hukum internasional yang mewajibkan perusahaan pelayaran menunjuk DPA.

2. DPA bertanggung jawab menjamin pelaksanaan sistem keselamatan dan menjadi penghubung utama antara kapal dan manajemen darat.
3. Apabila DPA lalai (kelalaian profesional) dalam menjalankan fungsi tersebut, maka dapat menimbulkan insiden kecelakaan kapal.
4. Insiden tersebut berimplikasi pada tanggung jawab hukum DPA secara pribadi dan pertanggungjawaban korporasi sebagai entitas hukum.
5. Seluruh proses ini pada akhirnya berdampak terhadap tingkat keselamatan pelayaran serta jaminan perlindungan hukum bagi awak kapal dan pihak lain yang dirugikan.

F. Metode Penelitian

Istilah metode penelitian terdiri dari dua kata dimana metode berarti kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan suatu cara kerja (sistematis) untuk memahami suatu subjek atau objek penelitian, sebagai upaya untuk menemukan jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan termasuk keabsahannya, sedangkan penelitian sendiri mempunyai arti yaitu suatu proses pengumpulan dan analisis data yang dilakukan secara sistematis untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu.¹⁹

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penelitian ini adalah yuridis normatif artinya penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan serta doktrin (ajaran para sarjana).²⁰

¹⁹ Joenadi Efendi dan Jhonny Ibrahim, Op.cit, hlm. 2 dan 3

²⁰ Mukti Fajar ND dan Yulianto Ahmad, 2010, Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 34.

2. Metode Pendekatan

Berdasarkan rumusan masalah yang ada dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah Pendekatan Perundang-undangan (*Statue approach*) dan Pendekatan Kasus (*Case approach*).

Menurut Peter Mahmud pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang, pendekatan kasus, pendekatan konseptual, pendekatan historis, pendekatan perbandingan. Peter Mahmud Marzuki menguraikan pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum sebagai berikut²¹:

- a. Pendekatan undang-undang (*Statue approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.
- b. Pendekatan kasus (*Case approach*) dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan yang tetap.

3. Jenis Data (Sumber Bahan Hukum)

Pengumpulan bahan atau materi data sekunder yang akan digunakan dalam penelitian ini merupakan sumber data yang diperoleh :

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas²². Bahan hukum primer yaitu:

- 1) *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974* beserta Amandemen. Merupakan konvensi internasional utama yang mengatur keselamatan pelayaran, termasuk penerapan *International Safety Management (ISM) Code* yang menjadi dasar keberadaan dan peran DPA.

²¹ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm.133.

²² Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 21.

- 2) *International Safety Management (ISM) Code*, merupakan bagian dari *SOLAS Chapter IX* yang mengatur sistem manajemen keselamatan di atas kapal dan perusahaan pelayaran, serta menetapkan keharusan menunjuk *Designated Person Ashore (DPA)*.
- 3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, merupakan undang-undang nasional yang mengatur penyelenggaraan pelayaran di Indonesia, termasuk tanggung jawab keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pengakuan terhadap norma-norma internasional.
- 4) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, mengatur secara teknis pengelolaan kapal termasuk aspek keselamatan dan tanggung jawab hukum yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2012 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kapal, mengatur penerapan sistem manajemen keselamatan kapal di Indonesia yang selaras dengan ketentuan *ISM Code*, termasuk penunjukan dan tugas DPA.
- 6) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer). Digunakan untuk menganalisis bentuk pertanggungjawaban pidana dan perdata dalam insiden kapal, apabila ditemukan unsur kelalaian atau kesalahan.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder adalah sumber-sumber yang memberikan penjelasan lebih

lanjut atau analisis mengenai peraturan hukum, prinsip hukum, dan aplikasinya. Bahan ini meliputi literatur ilmiah, buku, artikel jurnal, artikel hukum, pendapat pakar atau tulisan para ahli hukum yang relevan dengan topik penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier.

Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan Hukum Tersier bahan hukum adalah kamus hukum dan ensiklopedia, internet.

4. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan rumusan masalah yang ada dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui:

a Studi Pustaka (*Library Research*)

Studi pustaka atau penelitian kepustakaan merupakan teknik pengumpulan data utama dalam penelitian normatif yuridis. Teknik ini melibatkan kajian terhadap berbagai bahan hukum yang relevan, seperti: Peraturan Perundang-undangan (baik hukum internasional maupun nasional), Doktrin Hukum dari berbagai buku teks, artikel, dan jurnal ilmiah, Putusan Pengadilan yang relevan dengan topik penelitian, Kebijakan dan Laporan Pemerintah terkait dengan keselamatan pelayaran dan tanggung jawab DPA.

b Dokumentasi (*Documentation*)

Teknik dokumentasi mencakup pengumpulan data dari dokumen-dokumen terkait, seperti: Laporan-laporan insiden kapal yang melibatkan DPA, Dokumen regulasi internasional dan nasional yang mengatur keselamatan pelayaran dan DPA, Dokumen dari badan-badan pelayaran internasional atau regulator nasional terkait penerapan *ISM Code*.

5. Metode Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif-kualitatif dengan penalaran deduktif. Analisis deskriptif-kualitatif dilakukan dengan menggambarkan, menafsirkan, dan menilai bahan-bahan hukum yang diperoleh secara sistematis berdasarkan fakta hukum, doktrin, serta ketentuan peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan yang diteliti.²¹ Penalaran deduktif digunakan untuk menarik kesimpulan dari asas-asas umum dan teori hukum menuju penerapan pada kasus konkret, yaitu pertanggungjawaban hukum *Designated Person Ashore* (DPA) atas insiden kecelakaan kapal di PT. Multi Jaya Samudera.²²

Dalam penelitian ini, data dianalisis dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah ketentuan hukum positif yang berlaku, seperti Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2022 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Sedangkan pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis fakta hukum dan penerapan tanggung jawab hukum terhadap DPA dalam kasus kecelakaan laut yang terjadi pada perusahaan pelayaran nasional.²³ Analisis juga memperhatikan dua landasan teori utama, yaitu Teori Keadilan John Rawls yang digunakan untuk menilai sejauh mana prinsip keadilan substantif diwujudkan dalam sistem pertanggungjawaban hukum pelayaran, dan Teori Kepastian Hukum Gustav Radbruch yang digunakan untuk menguji kejelasan norma dan kepastian perlindungan hukum terhadap pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan laut.²⁴

Hasil analisis diharapkan dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai hubungan antara norma hukum, teori, dan praktik, serta menghasilkan argumentasi hukum yang logis dan konsisten dalam menjawab rumusan masalah penelitian. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan sistem hukum pelayaran di

Indonesia, terutama dalam memperjelas mekanisme pertanggungjawaban hukum *Designated Person Ashore* (DPA) dalam menjamin keselamatan pelayaran nasional.²⁵

Dalam penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif yuridis, yaitu menganalisis data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*), yang berupa peraturan perundang-undangan, konvensi internasional (terutama *ISM Code*), doktrin, dan literatur hukum. Data dianalisis dengan cara menelaah secara sistematis norma-norma hukum yang berlaku terkait tanggung jawab *Designated Person Ashore* (DPA), baik dalam hukum nasional (misalnya: Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, peraturan pelaksana, dan hukum administrasi) maupun hukum internasional (terutama *ISM Code*). Peneliti kemudian menghubungkan norma-norma tersebut dengan fakta hukum dari insiden tenggelamnya kapal sebagai studi kasus, untuk melihat apakah terdapat pelanggaran kewajiban oleh DPA yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban hukum. Hasil analisis disajikan secara deskriptif-analitis, dengan mengacu pada asas-asas hukum seperti kepastian hukum, keadilan, dan akuntabilitas dalam sistem keselamatan pelayaran.

G. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan penelitian ini terdiri dari 5 (lima) bab dimana masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab dan akan diuraikan permasalahannya secara tersendiri sesuai dengan kepentingan pembahasan yang terperinci, sebagai berikut:

- BAB I : Pendahuluan yang mencakup:
Judul Penelitian, Latar Belakang Masalah, rumusan Masalah, Ruang Lingkup Penelitian, Tujuan dan Kegunaan Penelitian serta Metodologi Penelitian.
- BAB II : Tinjauan Pustaka yang terdiri dari:
Kerangka Teoritis dan Kerangka Konsep.
- BAB III : Hasil Penelitian dan Pembahasan Rumusan Masalah 1
- BAB IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan Rumusan Masalah 2
- BAB V : Penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran.