

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan wilayah laut yang mencapai sekitar 5,8 juta kilometer persegi dan terdiri dari lebih dari 17.000 pulau yang terbentang dari Sabang hingga Merauke.¹ Kondisi geografis yang demikian menjadikan laut bukan hanya sebagai batas teritorial, melainkan sebagai jalur vital bagi konektivitas antarpulau, distribusi barang dan jasa, serta tulang punggung perekonomian nasional. Letak perairan Indonesia yang menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menempatkan negara ini pada posisi strategis dalam peta pelayaran internasional, sehingga lalu lintas kapal di perairan nasional baik yang bersifat domestik maupun yang melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) berlangsung dalam intensitas yang sangat tinggi.

Martin Stopford mencatat bahwa sekitar 90 persen dari keseluruhan perdagangan global diangkut melalui jalur laut.² Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, ketergantungan terhadap transportasi laut bahkan jauh lebih mutlak dibandingkan negara-negara daratan. Oleh karena itu, keselamatan pelayaran bukan semata persoalan teknis-operasional, melainkan menjadi kebutuhan normatif yang mendasar dalam sistem hukum maritim. Keselamatan jiwa di laut (*safety of life at sea*) telah lama menjadi asas fundamental hukum laut

¹ Badan Informasi Geospasial (BIG), *Atlas Nasional Indonesia*, Jakarta: BIG, 2022, hlm. 12.

² Martin Stopford, *Maritime Economics*, Edisi ke-3, London: Routledge, 2009, hlm. 3.

internasional, sebagaimana tercermin dalam Konvensi SOLAS 1974 yang menjadi rujukan utama pembentukan regulasi pelayaran hampir di seluruh negara maritim dunia.³

Indonesia sebagai negara hukum (*rechtsstaat*) memiliki kewajiban konstitusional untuk menjamin kepastian hukum bagi seluruh warga negara, termasuk dalam bidang pelayaran. Hal ini sejalan dengan pandangan Prof. John Pieris yang menegaskan bahwa negara hukum menuntut adanya pengakuan atas supremasi hukum yang mengatur setiap aspek kehidupan bernegara, dan bahwa setiap organ negara maupun subjek hukum wajib tunduk pada norma yang telah ditetapkan secara sah dan tegas.⁴ Dalam konteks pelayaran, kewajiban konstitusional tersebut menuntut adanya regulasi yang merumuskan secara jelas tanggung jawab perdata para subjek yang terlibat dalam operasional kapal.

Dalam kerangka hukum nasional, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) merupakan instrumen hukum pokok yang mengatur secara komprehensif berbagai aspek penyelenggaraan pelayaran di Indonesia.⁵ Namun demikian, setelah lebih dari satu setengah dekade implementasinya, UU Pelayaran menghadapi tantangan serius berkaitan dengan kelengkapan dan ketegasan

³ International Maritime Organization, *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, Chapter I, Regulation 1.

⁴ John Pieris dan Wiwik Sri Widiarty, *Negara Hukum dan Demokrasi*, Jakarta: Pelangi Cendekia, 2007, hlm. 22.

⁵ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

norma, khususnya mengenai pengaturan tanggung jawab perdata dua subjek hukum utama dalam operasional kapal: nakhoda dan pandu.

Nakhoda adalah pemimpin tertinggi di atas kapal yang memiliki wewenang penuh atas keselamatan kapal, awak kapal, penumpang, muatan, dan seluruh kegiatan navigasi. Dalam doktrin hukum maritim internasional, nakhoda diposisikan sebagai *master of the ship* yang otoritasnya bersifat *supreme* dan tidak dapat diganggu gugat.⁶ William Tetley menegaskan bahwa tanggung jawab nakhoda berkembang dari konsepsi agen pemilik kapal yang menanggung kewajiban multidimensional, mencakup dimensi keperdataan dan administratif.⁷ Dalam hukum pelayaran Indonesia, Pasal 138 hingga Pasal 147 UU Pelayaran mengatur kewenangan dan tanggung jawab nakhoda, namun pengaturan dimaksud tidak secara eksplisit merinci mekanisme pertanggungjawaban perdata ketika kapal berada di bawah bimbingan pandu.

Adapun pandu (*pilot*) adalah tenaga ahli navigasi bersertifikat yang ditugaskan untuk membimbing kapal memasuki, melintas, atau keluar dari perairan yang ditetapkan sebagai kawasan wajib pandu. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan Kapal mengatur lebih lanjut penyelenggaraan pemanduan, meskipun batas tanggung jawab perdata pandu belum dirumuskan secara memadai dalam norma yang tegas dan sistematis.

⁶ Malcolm N. Shaw, *International Law*, Edisi ke-8, Cambridge: Cambridge University Press, 2017, hlm. 456.

⁷ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal: Editions Yvon Blais, 2002, hlm. 38.

Persoalan fundamental yang menjadi titik sentral penelitian ini adalah adanya ambiguitas normatif mengenai hubungan kewenangan dan tanggung jawab perdata antara nakhoda dan pandu pada saat kegiatan pemanduan berlangsung. Ketika pandu naik ke kapal, timbul kondisi *dual authority* yang secara inheren menyimpan potensi konflik pertanggungjawaban. Dr. Tomson Situmeang mengingatkan bahwa ketidaktegasan norma dalam undang-undang tidak hanya menciptakan kekosongan hukum, tetapi juga berpotensi melemahkan fungsi sanksi hukum sebagai instrumen pencegahan pelanggaran (*deterrence*).⁸

Ambiguitas tersebut telah menimbulkan implikasi serius dalam praktik penegakan hukum pelayaran. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam berbagai laporan investigasinya mencatat bahwa ketiadaan standar yang jelas mengenai *handover authority* antara nakhoda dan pandu sering kali menjadi celah yang mempersulit penetapan pertanggungjawaban perdata.⁹

Henri Jayadi menegaskan bahwa konstruksi pertanggungjawaban perdata yang efektif mensyaratkan adanya norma yang jelas tentang siapa yang dibebani tanggung jawab, atas perbuatan apa, dan dalam kondisi seperti apa.¹⁰ Setidaknya terdapat empat aspek krusial yang tidak diatur secara eksplisit dalam UU Pelayaran: mekanisme peralihan tanggung jawab perdata antara nakhoda

⁸ Tomson Situmeang, *Hukum Pidana sebagai Instrumen Kebijakan Negara*, Jakarta: PT Suka Buku, 2019, hlm. 45.

⁹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Tahun 2021*, Jakarta: KNKT, 2022, hlm. 24.

¹⁰ Henri Jayadi, *Konstruksi Pertanggungjawaban Hukum dalam Perspektif Administrasi Negara*, Jakarta: Rajawali Pers, 2020, hlm. 73.

dan pandu; batas kewenangan pandu apakah bersifat mengikat atau hanya *advisory*; hak nakhoda untuk menolak instruksi pandu yang dianggap membahayakan; dan konstruksi tanggung jawab perdata dalam situasi pemanduan wajib.

Dari perspektif hukum komparatif, Inggris melalui Pilotage Act 1987 secara tegas mengatur bahwa ketika seorang pandu bertugas, tanggung jawab perdata atas kerugian akibat kesalahan navigasi beralih kepada otoritas pemanduan (*competent harbour authority*), kecuali dapat dibuktikan adanya kelalaian nakhoda yang bersifat independen.¹¹ Indonesia hingga kini belum memiliki konstruksi normatif setara yang memberikan kepastian hukum sebanding.

Sudikno Mertokusumo menjelaskan bahwa kepastian hukum mengandung dua aspek yang tidak terpisahkan, yaitu kepastian dalam perumusan norma itu sendiri dan kepastian dalam pelaksanaannya.¹² Hans Kelsen lebih jauh menegaskan bahwa suatu tatanan normatif hanya dapat berfungsi sebagai sistem yang koheren apabila setiap norma memiliki fondasi validitas yang dapat ditelusuri secara hierarkis.¹³ Dalam konteks tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu, ketiadaan norma yang tegas mengakibatkan inkonsistensi penerapan sanksi dan berdampak negatif terhadap kualitas keselamatan pelayaran.

¹¹ Pilotage Act 1987 (United Kingdom), Chapter 21, Section 16.

¹² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 2005, hlm. 160.

¹³ Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, diterjemahkan oleh Max Knight, Berkeley: University of California Press, 1967, hlm. 45.

Perkembangan instrumen hukum internasional pun menuntut sinkronisasi regulasi nasional. Konvensi STCW menetapkan standar kompetensi minimum bagi para pelaut termasuk nakhoda, dan mensyaratkan adanya kejelasan dalam struktur komando di atas kapal.¹⁴ Maritime Labour Convention (MLC) 2006 menegaskan prinsip-prinsip perlindungan bagi pelaut dalam situasi kerja berisiko tinggi.¹⁵ Indonesia sebagai negara pihak berkewajiban menyelaraskan regulasi pelayaran nasionalnya, termasuk dalam pengaturan tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu.

Upaya reformulasi norma dalam UU Pelayaran yang menjadi inti penelitian ini bukanlah sekadar pembaruan redaksional, melainkan sebuah restrukturisasi konseptual yang mendasar mengenai alokasi tanggung jawab perdata antara nakhoda dan pandu. Dengan latar belakang inilah penelitian ini dilaksanakan dengan judul **"Reformulasi Pengaturan Tanggung Jawab Nakhoda dan Pandu dalam Undang-Undang Pelayaran sebagai Upaya Penguatan Kepastian Hukum dan Keselamatan Pelayaran."**

¹⁴ International Maritime Organization, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978*, Chapter II.

¹⁵ International Labour Organization, *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*, Standard A2.1.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan fondasi epistemologis yang memberikan arah, fokus, dan batasan bagi sebuah penelitian ilmiah.¹⁶ Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa kelemahan-kelemahan pengaturan dalam UU Pelayaran yang menyebabkan perlunya reformulasi pengaturan tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu, dan bagaimana model reformulasi yang ideal sebagai upaya penguatan kepastian hukum dan peningkatan keselamatan pelayaran di Indonesia?
2. Bagaimana kewenangan dan tanggung jawab perdata nakhoda serta kewenangan dan tanggung jawab perdata pandu dalam UU No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ditinjau dari perspektif kepastian hukum dan keselamatan pelayaran?

C. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian ilmiah yang baik harus memiliki tujuan yang jelas, terukur, dan relevan dengan permasalahan yang diteliti. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengidentifikasi kelemahan-kelemahan normatif dalam UU Pelayaran yang menyebabkan perlunya reformulasi, serta merumuskan model reformulasi pengaturan tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu yang mampu memberikan kepastian hukum bagi para pihak

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Jakarta: Kencana, 2022, hlm. 35.

sekaligus mendukung peningkatan standar keselamatan pelayaran nasional.

2. Untuk menganalisis dan mengevaluasi kewenangan dan tanggung jawab perdata nakhoda serta kewenangan dan tanggung jawab perdata pandu dalam UU No. 66 Tahun 2024 dari perspektif kepastian hukum dan keselamatan pelayaran, dengan mengidentifikasi secara terpisah pengaturan masing-masing subjek hukum tersebut.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis, sebagaimana diuraikan berikut ini.

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi nyata bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya di bidang hukum maritim dan hukum transportasi laut. Penelitian ini berupaya memperkaya khazanah akademis mengenai konstruksi pertanggungjawaban perdata dalam kegiatan pelayaran, mengisi celah literatur hukum mengenai hubungan normatif antara nakhoda dan pandu yang selama ini belum banyak dikaji secara komprehensif dalam konteks hukum Indonesia, serta menjadi referensi bagi peneliti berikutnya.

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi: (a) Pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat sebagai bahan pertimbangan dalam penyusunan perubahan UU Pelayaran; (b) Otoritas Pelabuhan dan Kesyahbandaran (KSOP) sebagai acuan dalam penyusunan standar operasional prosedur pemanduan yang memiliki landasan hukum kuat; (c) Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai kerangka analisis dalam investigasi kecelakaan kapal; serta (d) para akademisi dan praktisi hukum maritim sebagai referensi dalam penanganan perkara hukum yang berkaitan dengan kecelakaan kapal selama operasi pemanduan.

E. Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teori

Kerangka teori dalam penelitian ini berfungsi sebagai pisau analisis untuk membedah permasalahan hukum yang dikaji. Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa kerangka teori merupakan seperangkat definisi, konsep, dan proposisi yang saling berkaitan dan menyajikan suatu pandangan sistematis mengenai gejala dengan menjabarkan relasi-relasi antar variabel guna menjelaskan dan meramalkan gejala tersebut.¹⁷ Penelitian ini menggunakan dua teori utama, yakni Teori Kepastian Hukum dan Teori

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2012, hlm. 125.

Pertanggungjawaban Hukum Perdata, yang satu sama lain saling memperkuat dalam kerangka analisis yang koheren.

a. Teori Kepastian Hukum

Kepastian hukum merupakan salah satu tujuan fundamental dari hukum itu sendiri. Lon L. Fuller dalam *The Morality of Law* mengemukakan bahwa suatu sistem hukum yang fungsional harus memenuhi delapan syarat, salah satunya adalah kejelasan norma (*clarity of rules*) agar subjek hukum dapat memahami dan mematuhi. ¹⁸ Sudikno Mertokusumo menguraikan bahwa kepastian hukum merupakan jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya, dan bahwa putusan dapat dilaksanakan. ¹⁹

Prof. John Pieris lebih jauh menegaskan bahwa dalam kerangka negara hukum, kepastian hukum bukan sekadar tuntutan formal, melainkan kebutuhan substantif yang mensyaratkan bahwa setiap norma dirumuskan dengan presisi dan konsistensi yang cukup untuk memberikan panduan yang memadai bagi seluruh subjek hukum yang terikat. Pandangan ini menjadi landasan penilaian terhadap norma-norma dalam UU Pelayaran yang mengatur tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu: apakah norma-norma tersebut dirumuskan secara

¹⁸ Lon L. Fuller, *The Morality of Law*, Edisi Revisi, New Haven: Yale University Press, 1969, hlm. 63.

¹⁹ Sudikno Mertokusumo, *op.cit.*, hlm. 161.

jelas dan tidak ambigu, konsisten satu sama lain, serta memberikan panduan yang memadai bagi penegak hukum.

b. Teori Pertanggungjawaban Hukum Perdata

Teori pertanggungjawaban hukum perdata (*civil liability theory*) digunakan dalam penelitian ini untuk menganalisis konstruksi tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu. Philipus M. Hadjon menjelaskan bahwa pertanggungjawaban hukum mensyaratkan adanya tiga elemen yang dapat diidentifikasi secara jelas: subjek yang bertanggung jawab, perbuatan atau kelalaian yang menjadi dasar tanggung jawab, dan akibat hukum yang harus ditanggung oleh subjek tersebut.²⁰

Dalam hukum perdata Indonesia, pertanggungjawaban perdata dapat bersumber dari perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata maupun dari wanprestasi atas kontrak pengangkutan. Teori ini menjadi landasan analisis untuk mengidentifikasi siapa yang seharusnya menanggung akibat hukum perdata atas kecelakaan kapal yang terjadi selama operasi pemanduan berlangsung.

2. Kerangka Konsep

Kerangka konsep dalam penelitian ini menyajikan definisi operasional atas konsep-konsep kunci yang dipergunakan dalam analisis,

²⁰ Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2005, hlm. 130.

guna menghindari ambiguitas pemaknaan dan memastikan konsistensi argumentasi.

a. Reformulasi

Reformulasi dalam penelitian ini dimaknai sebagai upaya perumusan ulang norma hukum yang sudah ada, dengan tujuan memperjelas, melengkapi, atau merestrukturisasi ketentuan yang dinilai tidak memadai. Reformulasi bukanlah penghapusan regulasi yang berlaku, melainkan suatu proses penyempurnaan berbasis analisis kritis terhadap kelemahan normatif yang teridentifikasi.

b. Tanggung Jawab Perdata

Tanggung jawab perdata (*civil liability*) merujuk pada kewajiban yang dibebankan oleh hukum kepada seseorang untuk menanggung akibat hukum berupa kewajiban membayar ganti rugi kepada pihak yang dirugikan atas perbuatan melawan hukum atau wanprestasi. Dalam penelitian ini, tanggung jawab hukum difokuskan semata pada dimensi perdata yang dapat dikenakan kepada nakhoda atau pandu atas kecelakaan kapal selama operasi pemanduan.

c. Nakhoda

Pelaku Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.



d. Pandu

Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka (50) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024.

Dalam praktik pelayaran internasional, pandu dikenal sebagai *maritime pilot*, yaitu tenaga ahli navigasi yang memiliki pengetahuan lokal mengenai karakteristik hidrografi, arus, kedalaman, serta kondisi navigasi di perairan tertentu dan bertugas memberikan bimbingan kepada kapal yang memasuki atau meninggalkan pelabuhan.²¹

e. Kepastian Hukum

Kepastian hukum dimaknai sebagai keadaan di mana norma hukum dirumuskan secara jelas, konsisten, dan dapat diimplementasikan dengan prediktabilitas yang memadai, sehingga setiap subjek hukum dapat mengetahui hak dan kewajibannya serta konsekuensi hukum dari perbuatannya.

²¹ Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Laut*, Bandung: Binacipta, 2010, hlm. 89.

f. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah suatu kondisi terpenuhinya persyaratan pencegahan dan penanganan kecelakaan kapal di laut, yang mencakup keselamatan kapal, awak kapal, penumpang, muatan, dan lingkungan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

g. Kekaburan Norma dan Kekosongan Norma

Kekaburan norma (*vague norm/rechtsonzekerheid*) adalah kondisi di mana suatu norma hukum memang ada tetapi dirumuskan secara tidak jelas, multi-tafsir, atau tidak operasional sehingga tidak dapat diterapkan secara konsisten. Kekosongan norma (*rechtsvacuum*) adalah kondisi di mana tidak terdapat norma hukum sama sekali yang mengatur suatu hal tertentu yang senyatanya memerlukan pengaturan. Kedua kondisi ini ditemukan secara bersamaan dalam pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu dalam UU Pelayaran.

F. Metode Penelitian

Dalam penelitian dan penulisan ini akan menggunakan beberapa metode yang menjadi pendukung dalam pembahasan ini, antara lain :

1. Jenis Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (*normative legal research*), yakni suatu metode penelitian yang mengkaji hukum sebagai norma yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan dan bahan hukum lainnya. Peter Mahmud Marzuki menjelaskan bahwa

penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.²² Dengan spesifikasi ini, penelitian berfokus pada analisis doktrinal terhadap norma-norma dalam UU Pelayaran yang mengatur tanggung jawab nakhoda dan pandu, serta kajian komparatif terhadap regulasi pelayaran di beberapa negara maritim terkemuka.

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan secara kumulatif sebagaimana lazim digunakan dalam penelitian hukum normatif. Johnny Ibrahim membagi pendekatan penelitian hukum normatif menjadi tujuh macam pendekatan, dan penelitian ini menggunakan tiga di antaranya.²³

a. Pendekatan Perundang-Undangan

Penelitian ini akan dilakukan dengan tipe pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu yang diteliti. Beberapa peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar dilakukannya penelitian ini, yaitu :

- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 2) Peraturan Perundang-Undangan lain yang relevan.

b. Pendekatan Konseptual

²² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017, hlm. 35.

²³ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, 2005, hlm. 300.

Pendekatan konseptual yaitu menelaah konsep-konsep hukum yang relevan seperti tanggung jawab hukum, kewenangan, dan kepastian hukum dari sudut pandang doktrin dan teori hukum, dengan merujuk pada pandangan para ahli hukum maritim nasional dan internasional.

c. Pendekatan Komparatif

Pendekatan Komparatif yaitu pendekatan yang membandingkan pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu dalam hukum pelayaran Indonesia dengan negara-negara maritim yang memiliki regulasi lebih komprehensif, seperti Inggris, Belanda, dan Australia, guna memperoleh model normatif yang dapat diadaptasi dalam konteks reformulasi UU Pelayaran.

3. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang terdiri dari tiga bahan hukum secara hierarkis. Bahan hukum primer mencakup Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta seluruh peraturan pelaksanaannya, UNCLOS 1982, Konvensi SOLAS, Konvensi STCW, MLC 2006, dan peraturan perundang-undangan terkait lainnya. Bahan hukum sekunder mencakup buku teks hukum maritim, jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, laporan investigasi KNKT, dan doktrin-doktrin hukum dari para ahli. Bahan hukum tersier mencakup kamus hukum, ensiklopedi hukum, dan sumber referensi pendukung lainnya.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) secara sistematis dan komprehensif terhadap seluruh bahan hukum yang relevan. Wiwik Sri Widiarty menjelaskan bahwa dalam penelitian hukum normatif dikenal tiga metode pengumpulan data sekunder, yaitu studi pustaka (*bibliography study*), studi dokumen (*document study*), dan studi arsip (*file or record study*).²⁴ Ketiga metode tersebut digunakan secara terintegrasi dalam penelitian ini, baik melalui perpustakaan hukum secara konvensional maupun melalui basis data hukum digital yang terpercaya.

5. Teknik Analisis Data

Data yang terkumpul dianalisis menggunakan metode analisis kualitatif dengan penalaran deduktif-induktif. Analisis dimulai dari kajian terhadap norma-norma umum yang ada dalam UU Pelayaran dan instrumen hukum internasional, kemudian diturunkan untuk menjawab permasalahan spesifik mengenai tanggung jawab nakhoda dan pandu, dan selanjutnya ditarik kesimpulan serta usulan reformulasi yang bersifat preskriptif. Penggunaan metode interpretasi juga dilakukan untuk menafsirkan hukum, mengidentifikasi ada tidaknya kekosongan norma (*rechtsvacuum*), dan menilai kadar kekaburan norma yang memerlukan reformulasi.

6. Orisinalitas Penelitian :

²⁴ Wiwik Sri Widiarty, *Buku Ajar Metode Penelitian Hukum*, Cetakan I, Yogyakarta: Publika Global Media, 2024, hlm. 128.

Dalam suatu penelitian ilmiah, orisinalitas merupakan syarat penting yang harus dipenuhi untuk menunjukkan bahwa penelitian yang dilakukan benar-benar memiliki kebaruan, perbedaan, serta kontribusi tersendiri bagi perkembangan ilmu pengetahuan hukum. Orisinalitas tidak hanya dipahami sebagai tidak adanya unsur peniruan terhadap karya ilmiah lain, tetapi juga sebagai bukti bahwa peneliti mampu menemukan ruang kajian yang belum dibahas secara mendalam oleh penelitian sebelumnya. Dalam konteks penelitian hukum, orisinalitas menjadi semakin penting karena penelitian hukum tidak hanya bertujuan menjelaskan norma yang berlaku, tetapi juga mengidentifikasi kelemahan pengaturan hukum serta menawarkan gagasan perbaikan yang bersifat preskriptif.

Untuk membuktikan orisinalitas penelitian ini, telah dilakukan penelusuran terhadap beberapa tesis dan disertasi yang memiliki keterkaitan dengan tema tanggung jawab nakhoda, tanggung jawab pandu, keselamatan pelayaran, kecelakaan kapal, serta hukum maritim Indonesia. Penelusuran tersebut difokuskan pada penelitian dalam lima tahun terakhir agar kajian pembandingan yang digunakan tetap relevan dengan perkembangan hukum dan praktik pelayaran saat ini. Berdasarkan hasil penelusuran tersebut, ditemukan beberapa penelitian terdahulu yang memiliki kedekatan tema, tetapi belum secara khusus mengkaji reformulasi norma pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu dalam Undang-Undang Pelayaran secara integratif, normatif, dan preskriptif.

Penelitian Ridwan Halim pada tahun 2020 yang berjudul “Tanggung Jawab Pidana Nakhoda Akibat Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia” merupakan salah satu penelitian yang relevan dengan tema tanggung jawab nakhoda. Penelitian tersebut berfokus pada pertanggungjawaban pidana nakhoda dengan menggunakan dasar hukum Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Pelayaran. Meskipun memiliki kedekatan dengan isu kecelakaan kapal dan tanggung jawab nakhoda, ruang lingkup penelitian tersebut masih terbatas pada aspek pidana. Penelitian tersebut belum membahas secara lebih luas hubungan kewenangan antara nakhoda dan pandu, terutama dalam situasi pemanduan kapal yang dapat menimbulkan persoalan tanggung jawab hukum. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki perbedaan mendasar karena tidak hanya menelaah tanggung jawab nakhoda, tetapi juga mengkaji kedudukan dan tanggung jawab pandu dalam kerangka keselamatan pelayaran.

Penelitian Sari Dewi Nainggolan pada tahun 2021 yang berjudul “Aspek Hukum Pemanduan Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok dalam Perspektif Hukum Administrasi Negara” juga memiliki relevansi dengan penelitian ini karena membahas aspek hukum pemanduan kapal. Akan tetapi, penelitian tersebut lebih menitikberatkan pada perspektif hukum administrasi negara dan hanya mengambil ruang lingkup pada Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan demikian, penelitian tersebut belum memberikan gambaran yang bersifat nasional mengenai hubungan normatif antara nakhoda dan pandu dalam sistem hukum pelayaran Indonesia. Berbeda

dengan penelitian tersebut, penelitian ini tidak membatasi kajian pada satu pelabuhan tertentu, melainkan mengkaji permasalahan pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu dalam kerangka hukum pelayaran nasional.

Selanjutnya, penelitian Bayu Aji Santoso pada tahun 2022 yang berjudul “Konflik Kewenangan antara Nakhoda dan Pandu dalam Praktik Pelayaran: Studi Kasus Kecelakaan Kapal di Selat Malaka” membahas persoalan konflik kewenangan antara nakhoda dan pandu dalam praktik pelayaran. Penelitian tersebut memiliki kedekatan substansi dengan penelitian ini karena sama-sama menyoroti hubungan kewenangan antara nakhoda dan pandu. Namun, penelitian tersebut bersifat empiris dan terbatas pada studi kasus kecelakaan kapal di kawasan Selat Malaka. Akibatnya, hasil penelitian tersebut lebih menggambarkan kondisi faktual pada wilayah tertentu dan belum diarahkan pada penyusunan model reformulasi norma yang dapat diterapkan secara nasional. Penelitian ini berbeda karena menempatkan persoalan tersebut dalam kajian normatif yang bertujuan menghasilkan rumusan perbaikan pengaturan hukum secara lebih konkret.

Berdasarkan perbandingan terhadap beberapa penelitian terdahulu tersebut, dapat ditegaskan bahwa penelitian ini memiliki unsur kebaruan yang jelas. Kebaruan tersebut terletak pada fokus kajian yang secara spesifik membahas reformulasi norma pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu dalam Undang-Undang Pelayaran dengan menempatkan kepastian hukum dan keselamatan pelayaran sebagai dasar analisis utama. Penelitian

ini tidak hanya menguraikan kelemahan norma yang berlaku, tetapi juga berusaha merumuskan model pengaturan yang lebih tegas, proporsional, dan dapat diimplementasikan dalam praktik pelayaran nasional. Dengan demikian, penelitian ini memiliki kontribusi akademis dan praktis karena menawarkan gagasan pembaruan hukum yang berorientasi pada kejelasan tanggung jawab hukum serta peningkatan keselamatan pelayaran di Indonesia.

Tabel F.1. Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Ridwan Halim	Tanggung Jawab Pidana Nakhoda Akibat Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia	Sama-sama mengkaji tanggung jawab hukum nakhoda dalam konteks kecelakaan kapal serta menggunakan pendekatan hukum terhadap ketentuan dalam UU Pelayaran.	Penelitian Ridwan Halim berfokus pada pertanggungjawaban pidana nakhoda berdasarkan KUHP dan UU Pelayaran. Sementara penelitian ini tidak hanya membahas tanggung jawab nakhoda, tetapi juga hubungan tanggung jawab antara nakhoda dan pandu, serta menawarkan reformulasi norma dalam UU Pelayaran untuk meningkatkan

				kepastian hukum dan keselamatan pelayaran.
2	Sari Dewi Nainggolan	Aspek Hukum Pemanduan Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok dalam Perspektif Hukum Administrasi Negara	Sama-sama membahas pemanduan kapal (pilotage) dan kedudukan hukum pandu dalam sistem pelayaran.	Penelitian tersebut terbatas pada perspektif hukum administrasi negara dan lokasi penelitian di Pelabuhan Tanjung Priok, sedangkan penelitian ini mengkaji pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu secara nasional dalam UU Pelayaran serta menyoroti persoalan kepastian hukum dan keselamatan pelayaran.
3	Bayu Aji Santoso	Konflik Kewenangan antara Nakhoda dan Pandu dalam Praktik Pelayaran: Studi Kasus Kecelakaan	Sama-sama membahas hubungan kewenangan antara nakhoda dan pandu serta potensi konflik dalam praktik pelayaran.	Penelitian Bayu Aji Santoso menggunakan pendekatan empiris dengan studi kasus di Selat Malaka, sedangkan

		Kapal di Selat Malaka		penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif yang bertujuan merumuskan model reformulasi norma pengaturan tanggung jawab nakhoda dan pandu dalam UU Pelayaran secara sistematis dan preskriptif.
--	--	--------------------------	--	--



G. Struktur Penelitian

Penelitian ini disusun dalam lima bab yang saling berkaitan dan membentuk alur argumentasi yang sistematis dan koheren, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab I akan memuat Latar Belakang Permasalahan, Perumusan Masalah, Ruang Lingkup Penelitian, Tujuan Penelitian, Kerangka Teori dan Kerangka Konsep, Metode Penelitian dan Struktur Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

memuat uraian komprehensif mengenai Teori Kepastian Hukum dan Teori Pertanggungjawaban Hukum Perdata sebagai kerangka teori, serta kerangka konsep yang memuat definisi operasional konsep-konsep kunci.

BAB III KELEMAHAN PENGATURAN DALAM UU PELAYARAN DAN MODEL REFORMULASI PENGATURAN TANGGUNG JAWAB PERDATA NAKHODA DAN PANDU SEBAGAI UPAYA PENGUATAN KEPASTIAN HUKUM DAN PENINGKATAN KESELAMATAN PELAYARAN

Bab III memuat identifikasi sistematis kelemahan normatif dalam UU Pelayaran, analisis komparatif dengan Inggris, Amerika Serikat, dan Belanda, serta perumusan model

reformulasi pengaturan tanggung jawab perdata nakhoda dan pandu yang ideal.

BAB IV KEWENANGAN DAN TANGGUNG JAWAB PERDATA NAKHODA SERTA KEWENANGAN DAN TANGGUNG JAWAB PERDATA PANDU DALAM UU PELAYARAN DITINJAU DARI PERSPEKTIF KEPASTIAN HUKUM DAN KESELAMATAN PELAYARAN

Bab IV memuat analisis kewenangan dan tanggung jawab perdata nakhoda, kewenangan dan tanggung jawab perdata pandu, hubungan keduanya dalam operasi pemanduan, serta dua studi kasus kecelakaan kapal nyata di perairan Indonesia.

BAB V PENUTUP

Bab V akan membahas tentang Kesimpulan dan saran yang diperoleh dari penelitian tesis ini