

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terbesar di dunia yang terdiri dari 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta kilometer persegi yang terdiri dari 2,01 juta kilometer persegi daratan, 3,25 juta kilometer persegi lautan, dan 2,55 juta kilometer persegi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).¹

Kondisi Indonesia tersebut, maka sudah sewajarnya pemerintah memperhatikan segala hal yang menyangkut mengenai sarana dan prasarana yang menunjang kemajuan dalam bidang transportasi laut itu sendiri guna mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila.

Transportasi laut di Indonesia memiliki peran penting dalam menunjang dan melancarkan perdagangan dalam maupun luar negeri, transportasi laut juga merupakan salah satu faktor penunjang pelaksanaan Wawasan Nusantara karena sebagai penyambung antar pulau – pulau Indonesia guna untuk mencapai tujuan Nasional bangsa Indonesia, seperti yang ditegaskan dalam pembukaan dan batang tubuh Undang – Undang Dasar 1945²:

“Mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan makmur, materil dan spiritual berdasarkan Pancasila di dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merdeka, berdaulat dan bersatu dalam suasana perikehidupan bangsa yang aman, tertip dan dinamis serta dalam lingkungan pergaulan hidup dunia yang merdeka, berdaulat, tertib dan damai”

¹ <https://bphn.go.id/>, diakses pada hari Selasa Tanggal 28 Mei 2021 Pukul 00.40 WIB

² Viktor Situmorang, *Sketsa Asas Hukum Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1987, hlm.13

Kemajuan bidang transportasi mendorong pengembangan ilmu hukum baik Perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya Undang-Undang pelayaran yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pelayaran. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan pengangkutan seberapa banyak perilaku yang di ciptakan sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Maka dari itu Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dalam hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi laut juga merupakan angkutan massal yang penting yang tidak bisa dilakukan oleh jenis transportasi lain. Baik untuk keperluan angkutan orang maupun barang, jenis transportasi ini mampu menyangkut hingga ribuan penumpang dan ratusan ribu barang bukan kargo. Semakin penting bagi Indonesia yang merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia untuk pemerataan ekonomi dan pengembangan sosial budaya nusantara. Namun demikian sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Banyak contoh kasus terjadinya kecelakaan laut yang disebabkan dilanggarnya standar keamanan yang dilakukan oleh penumpang baik oleh masyarakat dan dalam hal ini

lembaga yang khusus menangani keselamatan di bidang pelayaran adalah Direktorat Keselamatan Penjagaan Laut Pantai atau biasa disingkat KPLP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Berbagai masalah tentang pelayaran menjadi latar belakang penulis untuk melakukan penelitian dan kajian berkaitan dengan penyusunan skripsi. Selain permasalahan kebijakan tentang keselamatan dan keamanan pelayaran sebagai lembaga pelayanan publik, tentunya kualitas pelayanan kepada pihak-pihak terkait khususnya pelayanan di bidang kepelabuhanan sangat berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran.

Pelayaran di bidang Kepelabuhanan menjadi salah satu hal yang menarik untuk dibahas dan dilakukan kajian oleh karena faktor kepentingan keselamatan pelayaran. Pelayanan kepelabuhanan yang harus dilakukan oleh setiap pegawai khususnya di lingkungan Direktorat KPLP merupakan hal yang sangat penting karena tidak hanya menyangkut keamanan, namun terlebih lagi masalah keselamatan jiwa bagi pengguna jasa angkutan atau pelayaran. Pelayaran dalam hal waktu kerja maupun kedisiplinan dalam hal pengaturan-pengaturan yang berkaitan dengan masalah angkutan, baik angkutan barang maupun penumpang sesuai dengan konvensi Internasional di bidang pelayaran (IMO). Untuk itu kebijakan Pemerintah harus dijalankan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan didukung oleh loyalitas tentunya akan mendorong hasil yang diinginkan baik oleh Pemerintah sendiri sebagai regulator maupun demi keelamatan para penumpang dan barang.

Berdasarkan uraian di atas maka transportasi laut harus menjadi perhatian khusus, terutama di sisi keselamatan dan keamanan dalam bentuk perlindungan di mata hukum dan peninjauan dengan sebenar-benarnya di lapangan, yang bertujuan untuk meningkatkan kedisiplinan motoris speedboat dan penyelenggara pelabuhan.

Dengan demikian berdasarkan latar belakang diatas penulis tertarik untuk mengangkat judul : **Tinjauan Yuridis Mutu Keselamatan Speedboat Sebagai Moda Transportasi Laut Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”**

B. Identifikasi Masalah

Persoalan yang dihadapi dalam studi ini adalah tidak optimalnya penerapan Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga menimbulkan banyak terjadinya kecelakaan yang memakan korban jiwa. Untuk itu perlu diketahui upaya penanggulangan terhadap persoalan ini baik dari pemerintah, penyedia jasa, maupun pengguna jasa transportasi ini.

Oleh karena itu beberapa pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian kali ini adalah :

1. Bagaimana Bentuk Pelaksanaan Perlindungan Hukum Terhadap Keamanan Pengguna Jasa Transportasi Laut di Pelabuhan Speedboat Sofifi ?

2. Bagaimana tanggung jawab Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Soasio Wilayah kerja Sofifi Terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Di Pelabuhan Speedboat Sofifi Apabila Terjadi Kecelakaan ?

C. Maksud dan Tujuan Penelitian

Berdasarkan judul dan permasalahan dalam penelitian ini, maka maksud dan tujuan yang hendak dicapai adalah :

1. Untuk mengetahui, mengkaji dan menganalisis bentuk perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi laut (Speedboat) di pelabuhan Speedboat Sofifi.
2. Untuk mengetahui, mengkaji dan menganalisis tanggung jawab Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Soasio Wilayah kerja Sofifi Terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Di Pelabuhan Speedboat Sofifi

D. Kegunaan Penelitian

Kegunaan Penelitian Dalam setiap penelitian atau pembahasan suatu masalah yang dilakukan penulis diharapkan dapat memberi manfaat dan berguna bagi pihak-pihak yang tertarik dan berkepentingan dengan masalah-masalah yang diteliti dalam hal ini tanggung jawab hukum atas atas maraknya kecelakaan speedboat di perarian Tidore Kepulauan dihubungkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kegunaan secara teoritis

Penelitian ini diharapkan berguna untuk menambah kajian keilmuan dalam proses pengembangan (teori) ilmu hukum dan dapat dijadikan sebagai referensi penelitian untuk pengembangan penelitian sejenis.

2. Kegunaan secara praktis

a. Bagi Perkembangan Ilmu Hukum

Penelitian ini diharapkan menambah dan membantu perkembangan ilmu hukum sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu hukum.

b. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pemerintah khususnya terkait pelaksanaan, pengawasan, dan pengelolaan kapal di bidang pelayaran sehingga kecelakaan Speed boat dapat diminimalisir di kemudian hari.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pembaca baik masyarakat luas, para akademisi, praktisi hukum ataupun pemerintah yang ingin mengetahui dan mendalami mengenai hukum pelayaran khususnya mengenai penyelesaian permasalahan yang diakibatkan oleh terjadinya kecelakaan speed boat.

E. Kerangka Pemikiran

Pancasila sebagai dasar Negara menjadi asas pembentuk hukum di Indonesia. Hal ini dikarenakan Pancasila memuat berbagai macam elemen penting dalam kehidupan berbangsa dan benegara. Pancasila butir ke 2 yang menyatakan kemanusiaan yang adil dan beradab mengandung makna bahwa rakyat Indonesia merupakan rakyat yang memiliki norma-norma hidup dalam bermasyarakat yang menjadi pedoman dalam kehidupan sehari-hari. Kehidupan yang bermasyarakat tersebut tentu harus dipimpin oleh pemimpin yang dipilih oleh rakyat dan mewakili suara rakyat dalam pembangunan negara sebagaimana yang terkandung didalam butir ke 4 Pancasila. Hal ini dibutuhkan guna mencapai keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia sebagaimana yang terkandung didalam butir ke 5 Pancasila agar tercipta pembangunan yang adil dan merata bagi seluruh masyarakat Indonesia. Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen ke IV menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum. Hal ini menandakan bahwa hukum memiliki kedudukan tertinggi dalam mengatur segala aspek kehidupan masyarakat. Definisi hukum menurut Utrecht, antara lain sebagai berikut: ³

“Hukum adalah himpunan petunjuk hidup (perintah dan larangan) yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat, dan seharusnya ditaati dalam suatu masyarakat, dan seharusnya ditaati oleh anggota masyarakat yang bersangkutan, oleh karena itu pelanggaran terhadap petunjuk hidup tersebut dapat menimbulkan tindakan dari pihak pemerintah masyarakat itu.”

³ E. Utrecht/Moh. Saleh Djindang, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1989, hlm. 3.

Hukum merupakan suatu petunjuk hidup bagi masyarakat dalam suatu wilayah yang jika dilanggar dapat menimbulkan suatu akibat berupa tindakan dari pihak pemerintah masyarakat itu. Adanya petunjuk hidup yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat tersebut memberikan hak dan kewajiban pada setiap orang. Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 menyebutkan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”. Maka, hukum tidak memandang golongan maupun status masyarakat tertentu dalam memberikan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil.

Hukum juga dapat merupakan alat untuk memelihara ketertiban dalam masyarakat. Fungsi hukum ini bersifat konservatif dimana hukum berguna untuk memelihara dan mempertahankan yang telah tercapai.⁴ Fungsi ini diperlukan dalam setiap masyarakat guna untuk memelihara, melindungi dan mengamankan hasil – hasil yang telah dicapai. Hukum harus bergerak cepat guna untuk membantu perubahan masyarakat yang begitu cepatnya.

Negara sebagai penguasa harus melaksanakan pembangunan ekonomi yang berguna untuk kesejahteraan rakyat. Hal ini dinyatakan

⁴ Musa Darwin Pane, “Peran Budaya Hukum Dalam Pembaharuan Sistem Hukum Pidana Perihal Efektifitas Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi Di Indonesia” (Majalah Ilmiah Unikom, Vol.16. No.1), hlm. 69

didalam Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 bahwa “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.” Maka, negara sebagai penguasa atas bumi, air, dan kekayaan alam Indonesia harus menggunakan sumber daya yang ada untuk kesejahteraan rakyat agar terselenggaranya pembangunan nasional yang berdasarkan asas dan prinsip yang terkandung didalam Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yakni :

“Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.”

Pembangunan ekonomi di Indonesia tidak luput dengan adanya pengangkutan laut yang memadai. Indonesia sebagai negara poros maritim dunia tentu memerlukan ketahanan dan perlindungan yang kuat terhadap pengangkutan laut tersebut. Pengangkutan laut merupakan salah satu kesatuan dalam pelayaran. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.” Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa asas-asas pelayaran yakni Asas Manfaat; Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan, Asas Persaingan Sehat, Asas Adil dan Merata Tanpa Diskriminasi, Asas Keseimbangan, Keserasian, dan Keselarasan, Asas Kepentingan Umum, Asas Keterpaduan, Asas Tegaknya

Hukum, Asas Kemandirian, Asas Berwawasan Lingkungan Hidup, Asas Kedaulatan Negara serta Asas Kebangsaan. Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan diperairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. Membina jiwa kebaharian;
- c. Menjunjung kedaulatan negara;
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional;
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Kapal sebagai sarana pengangkutan laut dalam menunjang kegiatan pelayaran dinyatakan definisinya didalam Pasal 1 ayat (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya

dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Berbeda halnya dengan Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang memberikan definisi kapal sebagai alat berlayar dengan nama apapun dan dari macam apapun.

Kegiatan angkutan laut di Indonesia tentu memerlukan izin agar dapat beroperasi di wilayah territorial laut Indonesia. Izin tersebut dikeluarkan oleh pemerintah terkait dengan subjek hukum yang memerlukan perizinan terhadap angkutan laut tersebut. Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.”

Menurut Subekti, yang dimaksud dengan orang dan badan hukum dalam KUH Perdata ialah :⁵

1. Orang berarti pembawa hak atau subjek didalam hukum. Sebagaimana kami sarikan, seseorang dikatakan sebagai subjek hukum (pembawa hak), dimulai dari ia dilahirkan dan berakhir saat ia meninggal. Bahkan, jika diperlukan (seperti misalnya dalam hal waris), dapat dihitung sejak ia dalam kandungan, asal ia kemudian dilahirkan dalam keadaan hidup.
2. Badan hukum juga memiliki hak dan melakukan perbuatan hukum seperti seorang manusia. Badan-badan atau perkumpulan perkumpulan

⁵ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 2005, hlm. 19-21.

itu mempunyai kekayaan sendiri, ikut serta dalam lalu lintas hukum dengan perantara pengurusnya, dapat digugat, dan dapat juga menggugat di muka hakim.

Adapun izin untuk menjalankan usaha angkutan laut diberikan oleh pemerintah terkait dengan domisili wilayah pengoperasian angkutan laut tersebut. Hal ini diatur didalam Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni :

“Izin usaha angkutan laut diberikan oleh:

- a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
- b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
- c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antarprovinsi dan internasional.”

Izin melakukan kegiatan pelayaran dengan menggunakan angkutan laut tentu harus memenuhi syarat-syarat keselamatan dan kalaiklautan kapal. Keselamatan kapal didalam Pasal Pasal 117 ayat (2) yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan,

manajemen keamanan kapal. Keselamatan pelayaran erat berkaitan dengan kelaiklautan kapal. Kelaiklautan kapal didalam Pasal 124 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio danelektronika kapal.

Adanya syarat-syarat keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal tentu untuk menghindari terjadinya peristiwa-peristiwa yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal terjadi akibat berbagai macam faktor baik faktor internal maupun eksternal. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 – Pasal 249. Menurut Pasal 245 yang dimaksud dengan kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa :

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tabrakan, dan
- d. Kapal kandas

Ketika terjadi kecelakaan kapal maka diperlukan tanggungjawab dari berbagai pihak baik syahbandar, perusahaan pengangkut, maupun nakhoda. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab merupakan keadaan

wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkirakan, dan sebagainya).⁶ Tanggungjawab secara hukum (yuridis) mempunyai dua aspek yang terkait satu dengan yang lainnya. Tanggung jawab yuridis selalu terkait dengan hak dan kewajiban yang dapat diatur dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak yang bersangkutan ataupun mempunyai daya laku karena diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.⁷

Dalam tanggung jawab ganti rugi, untuk dapat menentukan apakah atau bagaimana sesuatu kerugian yang menimbulkan tanggung jawab ganti rugi mempunyai batas. Pada umumnya ada empat asas tanggung jawab ganti rugi, yaitu .⁸

- a. Asas tanggung jawab ganti rugi berdasarkan adanya unsur kesalahan (*liability based on fault*);
- b. Asas tanggung jawab berdasarkan praduga adanya unsur kesalahan (*presumption of liability*) dimana seseorang dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena perbuatannya kecuali ia dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan segala upaya untuk mencegah kerugian tersebut namun masih terjadi sehingga hal tersebut bukan karena kesalahannya;
- c. Asas tanggung jawab ganti rugi mutlak (*absolut liability*) yang tidak mempermasalahkan ada-tidaknya kesalahan;

⁶ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua*, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, hlm. 1006

⁷ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 65

⁸ *Ibid*, hlm. 66-67.

- d. Asas tanggung jawab ganti rugi terbatas (limitation of liability) dimana tanggung jawab ganti rugi dibatasi sampai sejumlah tertentu. Hal terakhir ini umpamanya terdapat dalam pengangkutan laut dimana tanggung jawab ganti rugi pengangkut dibatasi oleh undang-undang.

Pada saat terjadi kecelakaan laut, terdapat beberapa pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya peristiwa kecelakaan kapal diantaranya nakhoda, perusahaan pengangkut, dan syahbandar. Definisi nakhoda, perusahaan pengangkut dan syahbandar terdapat didalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 1 angka (41) memberikan definisi syahbandar nakhoda ssebagai berikut :

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

Tanggungjawab nakhoda saat berada di atas kapal tidak hanya termuat di dalam Pasal 342 KUHD yang menyatakan bahwa “Nakhoda diwajibkan bertindakkecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.” Pasal 342 dan 372 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan nakhoda, tidak ada yang lain. Pasal 137 UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga memberikan tanggungjawab terhadap nakhoda saat berada diatas kapal.

Definisi perusahaan pengangkut tidak disebutkan didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 320 dirumuskan definisi perusahaan kapal yakni “Pengusaha kapal adalah dia, yang mengoperasikan kapal untuk pelayaran laut, yang dikemudikan sendiri atau oleh seorang nakhoda, yang diperkejakan di bawah perintahnya.” Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran perusahaan pengangkut dimasukkan didalam pengertian agen umum. Menurut Pasal 1 angka (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud agen umum ialah :

“Agen umum merupakan perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.”

Tanggungjawab perusahaan pengangkut dimuat didalam Pasal 321 KUHD dan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 321 menyebutkan dua macam tanggungjawab perusahaan pengangkut, yaitu:

“ (1) Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu, dalam jabatan mereka, dalam lingkungan wewenang mereka.

(2) Ia bertanggung jawab untuk kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan melawan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka.”

Pasal 231 ayat (1) secara eksplisit menyatakan bahwa setiap perbuatan nakhoda (dan pekerja lain didalam kapal) denan perbuatan-pebuatan hukumnya mewakili langsung si pengusaha kapal sedangkan Pasal 321 ayat (2) menyatakan bahwa pertanggungjawaban si pengusaha kapal terhadap perbuatan-perbuatan dari nakhoda, pekerja, dan orang lain yang dikenal melakukan pekerjaan di kapal tersebut.⁹

Adanya tanggungjawab perusahaan pengangkut terhadap barang dan penumpang yang diangkutnya berkaitan erat dengan adanya perjanjian. Berdasarkan Pasal 1313 KUHPerdato yang dimaksud perjanjian ialah “Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”. Syarat-syarat sahnya perjanjian diatur di dalam Pasal 1320 KUHPerdato yakni :

“Supaya terjadi persetujuan yang sah, perlu dipenuhi empat syarat;

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c. Suatu pokok persoalnya tertentu
- d. Suatu sebab yang tidak terlarang”

Terdapat asas-asas perjanjian diantaranya asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas *pacta sunt servanda*, asas iktikad baik (*geode trouw*) dan asas kepribadian. Asas konsensualisme tercermin dari adanya kesepakatan para pihak sehingga timbul hak dan kewajiban masing-masing pihak. Menurut Subekti¹⁰,

⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Bandung, 1984, hlm. 92-95.

¹⁰ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, PT Intermasa, Jakarta, 2005, hlm. 139.

asas kebebasan berkontrak dinyatakan didalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yang menyatakan bahwa segala perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang untuk mereka yang membuatnya. Artinya, perjanjian tersebut tidak dapat ditarik kembali, kecuali dengan persetujuan kedua belah pihak atau berdasarkan alasan-alasan yang ditetapkan oleh undang-undang. Hal ini sejalan dengan asas pacta sunt servanda dimana hakim hanyalah diperbolehkan meletakkan kewajiban-kewajiban baru disamping kewajiban-kewajiban yang semata-mata dituliskan.

Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Semua perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik” dimana terdapat asas itikad baik yang artinya dalam menjalankan suatu perjanjian tidak boleh bertentangan dengan kepatutan dan keadilan. Asas kepribadian dinyatakan di dalam Pasal 1315 KUHPerdara dimana “Pada umumnya seseorang tak dapat menerima kewajiban-kewajiban atau memperjanjikan hak-hak atas namanya sendiri, kecuali hanya untuk dirinya sendiri”. Artinya, orang yang membuat suatu perjanjian hanya dapat menanggung terlaksananya perjanjian itu, jikalau ia sendiri yang melaksanakannya.

Tanggungjawab perusahaan pengangkut dinyatakan pula dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dimana perusahaan wajib bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang serta muatan kapal yang diangkut sesuai dengan jenis dan jumlahnya, yakni :

“(1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

(2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.”

Definisi syahbandar dinyatakan didalam Pasal 1 angka (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni :

“Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundangundangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.”

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa syahbandar memiliki fungsi dalam melaksanakan tugasnya sebagaimana yang terdapat didalam Pasal 207 ayat (1) dan (2) yakni :

“(1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

(2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.”

F. Metode Penelitian

Untuk dapat mengetahui dan membahas suatu permasalahan maka diperlukan adanya pendekatan dengan menggunakan metode-metode tertentu yang bersifat ilmiah. Metode penelitian yang akan digunakan untuk penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Spesifikasi Penelitian

Berdasarkan judul dan rumusan masalah, spesifikasi penelitian dalam skripsi ini adalah termasuk deskriptif-analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini, yaitu tanggungjawab hukum atas maraknya kecelakaan speedboat di perairan Kota Tidore Kepulauan.

2. Metode Pendekatan

Metode dalam penelitian ini adalah yuridis normative yaitu suatu penelitian yang menekankan pada ilmu hukum dan melakukan inventarisasi hukum positif yang berkaitan dengan peraturan perundang undangan di bidang hukum. Secara deduktif penelitian ini dimulai dengan menganalisis data sekunder di bidang hukum, yang berkaitan dengan halhal yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini.¹¹

3. Tahap Penelitian

¹¹ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hlm. 150.

Sebelum penyusun melakukan penelitian, terlebih dahulu menetapkan tujuan penelitian agar jelas mengenai apa yang akan diteliti, kemudian dilakukan perumusan masalah dari berbagai teori dan konsep yang ada, untuk mendapatkan data primer dan sekunder sebagaimana dimaksud diatas, dalam penelitian ini tahap penelitian dilakukan melalui 2 (dua) tahap, yaitu :

a. Penelitian Kepustakaan (Library Research)

Disebut penelitian kepustakaan karena data-data atau bahan-bahan yang diperlukan dalam menyelesaikan penelitian tersebut berasal dari kepustakaan baik berupa buku-buku, ensiklopedi, kamus, jurnal, dokumen, majalah dan lain sebagainya.¹² Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, yang dimaksud dengan penelitian kepustakaan yaitu :¹³

Penelitian terhadap data sekunder. Data sekunder dalam bidang hukum dipandang dari sudut kekuatan mengikatnya dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan data-data sekunder, yaitu:

- 1) Bahan-bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, diantaranya peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, traktat dan lain-lain¹⁴ yang berkaitan dengan

¹² Nursapia Harahap, 2014, Penelitian Kepustakaan. *Jurnal Iqra` Volume 08 Nomor 01*

¹³ Ibid, hlm. 11.

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif "Suatu Tinjauan Singkat"*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hlm. 11

tanggungjawab hukum atas terjadinya kecelakaan speedboat di perairan Tidore Kepulauan sesuai dengan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- 2) Bahan-bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer,¹⁵ berupa buku-buku yang memiliki korelasi dengan penulisan skripsi ini.
 - 3) Bahan-bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder,¹⁶ seperti kamus hukum.
- b. Penelitian Lapangan (Field Research), Penelitian lapangan yaitu suatu cara memperoleh data yang dilakukan dengan mengadakan observasi untuk mendapatkan keterangan-keterangan yang akan diolah dan dikaji berdasarkan peraturan yang berlaku.¹⁷

4. Teknik Pengumpul Data

Teknik yang dipergunakan dalam pengumpulan data yaitu melalui penelitian yang dilakukan dengan cara studi kepustakaan yang terdiri dari :

a. Studi Dokumen

Studi dokumen yaitu dengan mengumpulkan data dari bahan-bahan pustaka yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang dibahas oleh peneliti.

¹⁵ Ronny Hanitijo Soemitro, Op.Cit, hlm. 12

¹⁶ Ibid, hlm. 12

¹⁷ Ibid, hlm. 52.

b. Wawancara

Wawancara yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai. Wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi.^{16 18}

5. Metode Analisis Data

Penarikan kesimpulan dari hasil penelitian yang sudah terkumpul yang dilakukan dengan metode analitis yuridis kualitatif. Dengan penganalisaan data-data sekunder secara kualitatif dari sudut pandang ilmu hukum. Data primer dan data sekunder yang diperoleh dari penelitian disusun dengan teratur dan sistematis, kemudian dianalisa untuk ditarik suatu kesimpulan.

6. Lokasi Penelitian

Studi Pustaka :

Perpustakaan merupakan tempat pencarian data sekunder diantaranya :

- a. Perpustakaan Universitas Komputer Indonesia
- b. Perpustakaan Jawa Barat

Instansi Terkait :

- a. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Soasio Wilayah Kerja Sofifi
- b. Pelabuhan Speedboat Sofifi

¹⁸ Ibid, hlm. 57.

