

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Indonesia sebagai negara yang terdiri dari beribu-ribu pulau, dibatasi oleh laut, sehingga diperlukan sarana dan prasarana angkutan untuk menjangkau wilayah-wilayah yang dituju. Pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad “berasal dari kata angkut yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan”.¹

Sarana angkutan terdiri dari angkutan darat yang dapat dijangkau dengan sarana angkutan lalu lintas jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menggunakan sarana angkutan kereta api sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, melalui udara menggunakan pesawat udara sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan melalui laut didasarkan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Moda angkutan laut menggunakan kapal laut didasarkan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disingkat UU No. 17 Tahun 2008), yang selama ini juga sangat

¹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara* (selanjutnya disingkat Abdulkadir Muhammad 1), Citra Aditya Bakti, Bandung, 2009, hlm. 19.

diandalkan oleh masyarakat meskipun jangka waktu tempuh lebih lambat bila dibandingkan dengan angkutan udara, namun harga tiket atau harta dokumen angkutan lebih murah dalam arti lebih terjangkau bila dibandingkan dengan harta tiket pesawat udara. Angkutan menggunakan sarana kapal laut dirasa mempunyai karakter tersendiri jika dibandingkan dengan sarana angkutan udara sehingga bagi masyarakat tertentu lebih memilih angkutan laut menggunakan kapal.

Perihal angkutan menggunakan kapal didasarkan atas Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD) dan UU No. 17 Tahun 2008. Diundangkannya UU No. 17 Tahun 2008 sebagaimana ditentukan dalam Penjelasan Umum UU No. 17 Tahun 2008 bahwa KUHD (*Wet Borepublikek Van Koophandel*), dan sepanjang menyangkut aspek keselamatan dan keamanan pelayaran tunduk pada pengaturan Undang-Undang tentang Pelayaran ini, namun tidak ada penjelasan mengenai keselamatan dan keamanan pelayanan.

UU No. 17 Tahun 2008 mendefinisikan pelayaran sebagaimana Pasal 1 angka 1 UU No. 17 Tahun 2008 adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalamanannya sebagaimana Pasal 1 angka 2 UU No. 17 Tahun 2008.

Angkutan di Perairan menurut Pasal 1 angka 3 UU No. 17 Tahun 2008 adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal, kapal yang dimaksud 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. Membicarakan kapal tidak lepas kewajiban nahkoda dan anak buah kapal. Nahkoda menurut Pasal 1 angka 41 UU No. 17 Tahun 2008 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. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Anak buah kapal adalah Awak kapal selain Nahkoda,² hal ini berarti bahwa Nahkoda tidak termasuk anak buah kapal meskipun keduanya ada dalam lingkup kapal yang sedang berlayar sesuai dengan Pasal 138 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 bahwa Nahkoda wajib berada di kapal selama berlayar. Nahkoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kesehatan sesuai dengan Pasal 137 ayat (6) UU No. 17 Tahun 2008.

Di dalam pelayaran terdapat pula pemandu kapal, sebagaimana Pasal 1 angka 49 UU No. 17 Tahun 2008 bahwa perairan wajib pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Pemandu adalah peminpan (kapal) dan lain sebagainya.³

Nakhoka kapal dan pemandu kapal masing-masing mempunyai keahlian di bidangnya, sehingga dalam menjalankan tugas dan wewenang dapat dimintakan

²Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, hlm. 670.

³Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, hlm. 705.

Pertanggungjawaban. Perlunya pemandu kapal ini adalah untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, Pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa menggunakan jasa pemanduan. Penyelenggaraan pemanduan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan. Penyelenggaraan pemanduan dipungut biaya sebagaimana Pasal 198 UU No. 17 Tahun 2008. Petugas Pandu wajib melaksanakan tugasnya berdasarkan pada standar keselamatan dan keamanan pelayaran. Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab Nahkoda sebagaimana Pasal 199 ayat (2) dan ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008. Ketentuan Pasal 198 dan Pasal 199 UU No. 17 Tahun 2008 terjadi suatu multitafsir, di satu sisi pemandu harus mempunyai keahlian, untuk kepentingan keselamatan dan keamanan berlayar, serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, pemilik kapal yang dipandu harus membayar biaya pemanduan, namun jika dalam pelayanan yang dipandu tersebut mengalami kecelakaan, maka Nahkoda kapal harus bertanggungjawab. Hal ini berakibat timbulnya permasalahan dan harus diselesaikan di pengadilan sebagaimana kasus di bawah ini:

GAS Inc. merupakan anak perusahaan PT ADN, Tbk. Perusahaan bergerak dalam bidang kapal pengangkut barang dalam jumlah besar yang berada di Kalimantan Selatan. GAS Inc pada saat akan melakukan pengangkutan barang

dari Kalimantan menuju Xianmen, China, kapalnya menabrak dermaga PT IBT, sebagai pengelola pelabuhan Pulau Laut yang berlokasi di ujung tenggara Provinsi Kalimantan Selatan.

GAS Inc., yang mengalami kecelakaan tersebut mengalami kerusakan yang cukup parah, yakni robeknya pada lambung kapal sehingga tidak dapat beroperasi. GAS Inc. akan mengajukan gugatan ganti rugi atas kerusakan kapal kepada PT IBT ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, dengan alasan petugas pemandu pelabuhan telah salah dalam memandu kapal yang akan berangkat melalui dermaga tersebut, berupa ganti kerugian sebesar senilai Rp 6.900.000.000 (enam milyar sembilan ratus juta rupiah) dengan rincian ganti rugi memperbaiki lambung kapal yang robek senilai US\$193.000, ganti rugi kapal yang tidak dapat digunakan senilai US\$290.000 dan ganti rugi immaterial senilai Rp 1.000.000.000 (satu milyar rupiah).

Gugatan ganti rugi yang diajukan oleh GAS, Inc., tersebut ditanggapi oleh pihak PT IBT., dengan menggugat balik GAS, Inc. melalui gugatan rekonvensi. PT IBT menganggap bahwa pihaknya yang dirugikan atas tabrakan tersebut, atas kerugian tersebut, maka PT IBT meminta ganti rugi terhadap GAS Inc. sejumlah US\$ 157.703 untuk materiil dan Rp 1.000.000.000 (satu miliar rupiah) untuk immateriil, gugatan balik tersebut diajukan dengan pertimbangan bahwa kesalahan ada pada pihak GAS Inc., yakni kesalahan dari nahkoda kapal dari perusahaan pengangkutan Ahmadi Shipping Inc., yang diperkuat dari keterangan dua nahkoda yang menjadi saksi ahli dalam persidangan, yaitu Antoni Arif Priadi dan Timbul Arifin, yang keterangan tersebut dapat disimpulkan bahwa nahkoda

MV GAS Inc. terbukti tidak melakukan asas kecakapan pelaut yang baik. Gugatan balik yang diajukan oleh PT IBT berdasarkan sumber yang didapat dari permasalahan gugatan nomor register 290/PDT.G/2014/PN.JKT.SEL.⁴

1.2 Rumusan Permasalahan

Rumusan masalah yang dapat disusun berdasarkan uraian latar belakang di atas adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana tanggung gugat nahkoda atas kerusakan kapal yang timbul ?
- b. Bagaimana tanggung gugat pemandu kapal jika terjadi kecelakaan kapal yang dipandu berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 ?

1.3 Tujuan

Tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini ialah:

- a. Untuk memperoleh kejelasan bagaimana tanggung jawab nahkoda kapal atas kerusakan yang timbul.
- b. Untuk memperoleh kejelasan mengenai tanggung gugat pemandu kapal jika terjadi kecelakaan kapal yang dipandu berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008.

1.4 Kegunaan

Penelitian ini diharapkan memberikan nilai manfaat, baik dari segi teoritis maupun praktis:

1. Kegunaan secara teoritis

⁴Kecelakaan, Perusahaan Kapal dan Pengelola Pelabuhan. www.hukumonline.com. Diunggah 2 Mei 2015.

- 1) Diharapkan penelitian ini mampu memberikan transfer gagasan melalui argumentasi hukum sehingga mampu memecahkan masalah secara rasional berkaitan dengan tanggung jawab pemilik kapal atas barang yang diangkut tanggung jawab atas rusaknya kapal yang dipandu oleh pemandu kapal di pelabuhan.
 - 2) Memberikan pemahaman dan sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak yang bermasalah atau instansi terkait yang menyelesaikan permasalahan sengketa atas rusaknya barang yang diangkut dan rusaknya kapal yang dipandu oleh pemandu kapal di pelabuhan.
2. Kegunaan secara praktis
- 1) Memberikan masukan dan saran pada pihak-pihak yang bersengketa selanjutnya guna membahas lebih dalam tentang penegakan hukum terhadap tanggung jawab pemilik kapal atas barang yang diangkut tanggung jawab atas rusaknya kapal yang dipandu oleh pemandu kapal di pelabuhan.
 - 2) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sebuah acuan atau referensi bagi penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan topik tulisan ini.

1.5 Keaslian

NO	Nama/ Penulis	Judul Penelitian Skripsi	Instansi	Hasil Penelitian
1.	Riza Valentinawati, 2012	Tanggung jawab PT.asuransi Jasa Raharja terhadap penumpang akibat terjadinya keelakaan kapal laut di pelabuhan ketapang bsnyusngi	Universitas jember	Meneliti tentang tanggung jawab perusahaan asuransi terhadap penumpang yang memiliki tiket akibat terjadinya kecelakaan kapal laut yang dilakukan yang dilakukan oleh PT.Jasa Raharja di pelabuhan ketapang, banyuangi
2.	Randy Y.C Aguw, 2013	Tanggung jawab syahbandar dalam keselamatan pelayaran ditinjau dari UU Tentang Pelayaran	Unuversitas Sam Ratulangi, Manado	Meneliti tentang tanggung jawab syahbandar terhadap jasa angkutan laut untuk keselamatan penumpang dan barang

1.6 Metode Penelitian

Penelitian ini agar memenuhi persyaratan sebagai suatu karya ilmiah diteliti menggunakan metode sebagai berikut:

1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan untuk membahas permasalahan ini adalah

yuridis normatif, yaitu penelitian yang didasarkan atas peraturan perundang-undangan atau norma-norma hukum⁵ yang bersifat mengikat yang ada relevansinya dengan materi yang dibahas.

1.6.2 Metode Pendekatan

Metode pendekatan secara *statute approach*.⁶ *Statute approach* yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengidentifikasi serta membahas peraturan perundang-undangan yang berlaku berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

1.6.3 Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan Hukum yang dipakai dalam penulisan skripsi ini terdiri dari:

- a. Bahan Hukum primer, yaitu Bahan Hukum yang bersifat mengikat dalam hal ini peraturan perundang-undangan, dalam hal ini KUH Perdata, KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta peraturan lain berkaitan dengan materi yang dibahas.
- b. Bahan Hukum sekunder, yaitu Bahan Hukum yang erat hubungannya dengan Bahan Hukum primer dan dapat membantu menganalisis serta memahaminya yaitu literatur maupun karya ilmiah para sarjana.

1.6.4 Analisa Bahan Hukum

Langkah pengumpulan bahan hukum dalam tulisan ini adalah melalui studi kepustakaan, yaitu diawali dengan inventarisasi semua bahan hukum yang terkait

⁵Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cetakan ke – 11. (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2009), hlm. 13–14.

⁶Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2011, hml. 93.

dengan pokok permasalahan, kemudian diadakan klasifikasi bahan hukum yang terkait dan selanjutnya Bahan Hukum tersebut disusun dengan sistematisasi untuk lebih mudah membaca dan mempelajarinya.

Langkah pembahasan dilakukan dengan menggunakan penalaran yang bersifat deduktif dalam arti berawal dari pengetahuan hukum yang bersifat umum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan literatur, yang kemudian diimplementasikan pada permasalahan yang dikemukakan sehingga diperoleh jawaban dari permasalahan yang bersifat khusus. Pembahasan selanjutnya digunakan penafsiran sistematis dengan menghubungkan pasal-pasal yang satu dengan pasal-pasal lainnya atau peraturan perundang-undangan satu dengan lainnya yang ada dalam undang-undang itu sendiri maupun dengan pasal-pasal dari undang-undang lain untuk memperoleh pengertian lebih jelas. Serta penafsiran otentik adalah penafsiran yang pasti terhadap arti kata yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan itu sendiri.