

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau, meskipun hanya sekitar 7.000 pulau saja yang berpenghuni. Luas wilayah perairan laut di Indonesia 80% lebih besar dari luas wilayah daratannya yang hanya mencapai 20%. Secara geografis, wilayah kepulauan Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia serta di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Sementara itu, letak astronomis Indonesia sendiri berada di antara 6<sup>0</sup> LU-11<sup>0</sup> LS dan 95<sup>0</sup> BT-141<sup>0</sup> BT.<sup>1</sup> Akibatnya seluruh wilayah Indonesia tidak hanya dikelilingi oleh laut, namun juga pulau-pulau atau gugusan pulau penyusunnya yang juga dikelilingi oleh laut. Sehingga negara Indonesia dapat dikatakan sebagai salah satu negara yang terbuka melalui jalur lautan, yang kemudian menjadikannya lokasi yang sangat menguntungkan dan strategis bagi industri pelayaran.<sup>2</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kekayaan alam yang melimpah di laut. Dalam hal ini, Indonesia memiliki potensi sumber daya laut yang sangat besar, sehingga memiliki banyak peluang untuk mengelola dan memanfaatkan potensi tersebut guna meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakatnya. Wilayah laut Indonesia memiliki banyak fungsi,

---

<sup>1</sup> Sylviana Ayu Retno Ambarsari, 'Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut bagi Penumpang Kapal Laut', *Perspektif Hukum*, Vol. 15, Issue. 1, Mei 2015, hlm. 85.

<sup>2</sup> *Ibid.*

antara lain sebagai sumber makanan bagi manusia, jalur perdagangan, tempat untuk bersenang-senang dan bersantai, serta sebagai alat pemersatu bangsa.<sup>3</sup> Selain fungsi-fungsi tersebut, laut juga berfungsi sebagai jalur penghubung antarpulau di Indonesia, sehingga transportasi laut menjadi sarana yang sangat penting untuk menghubungkan masyarakat dan menyediakan kebutuhan pokok bagi masyarakat.

Transportasi laut di Indonesia memegang peranan yang begitu penting dalam mendukung kegiatan masyarakat kepulauan dan menjadi salah satu sarana untuk meningkatkan perekonomian nasional melalui perdagangan antarpulau. Dalam hal ini, transportasi laut memberikan sumbangan yang signifikan bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia.<sup>4</sup> Dengan ratusan pulau yang membentang dari Sabang hingga Merauke, kehadiran kapal laut diperlukan sebagai salah satu moda transportasi terpenting untuk menghubungkan pulau-pulau yang ada di Indonesia.

Di Indonesia sendiri sudah banyak sekali masyarakat yang mengandalkan transportasi kapal laut sebagai sarana pengangkut untuk bepergian. Penggunaan kapal laut oleh masyarakat dirasakan sangat efektif untuk perjalanan mengantarkan mereka ke suatu daerah atau pulau yang tidak dapat diakses baik melalui jalur darat maupun udara. Adapun alasan mengapa transportasi kapal laut paling banyak digunakan ialah karena

---

<sup>3</sup> Dina Sunyowati dan Enny Narwati, *Buku Ajar Hukum Laut*, Airlangga University Press, Surabaya, 2013, hlm. 2.

<sup>4</sup> Nur Paikah, 'PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG KAPAL LAUT BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DI INDONESIA', *Al-Adalah: Jurnal Hukum dan Politik Islam*, Vol. 3, No. 2, Juli 2018, hlm. 118.

memiliki beberapa kelebihan, seperti biaya transportasi yang lebih murah dibandingkan moda transportasi lain, serta dapat mengangkut penumpang dan barang sekaligus dalam skala yang besar.

Mengingat begitu pentingnya keberadaan pengangkutan laut di Indonesia, maka diperlukan hukum untuk mengaturnya. Saat ini, kegiatan yang berkaitan dengan pengangkutan laut di Indonesia telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Di samping itu, pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal juga diatur di dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD), pada Bab VA yang mengatur tentang pengangkutan barang dan Bab VB yang mengatur tentang pengangkutan orang. Kegiatan-kegiatan pengangkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia biasa disebut dengan “Pelayaran”.<sup>5</sup>

Kapal merupakan transportasi di laut yang umumnya digunakan sebagai salah satu sarana dalam menunjang kegiatan perdagangan, pariwisata, dan mobilitas masyarakat, khususnya di negara kepulauan seperti Indonesia. Namun, penggunaan kapal sebagai sarana pengangkut di laut tentu juga tidak akan terlepas dari risiko kecelakaan. Kecelakaan kapal sendiri merupakan suatu kejadian yang dapat menimbulkan dampak kerugian yang besar baik secara materiil maupun non-materiil bagi penumpang, awak kapal, maupun pemilik kapal.<sup>6</sup> Kecelakaan kapal

---

<sup>5</sup> Achmad Jauhari, ‘Penyelesaian Ganti Rugi Atas Kecelakaan Kapal di Indonesia dalam Perspektif Tanggung Jawab Perdata’, *Jurnal Syntax Admiration*, Vol. 5, No. 1, Januari 2024, hlm. 2.

<sup>6</sup> *Ibid.*, hlm. 3.

umumnya disebabkan oleh berbagai faktor seperti cuaca buruk, kelalaian manusia, kelebihan muatan, tidak memenuhi standar kelaiklautan kapal, maupun kerusakan teknis pada mesin-mesin kapal.<sup>7</sup> Dalam hal terjadi kecelakaan kapal di laut, pihak pengangkut wajib untuk memberikan ganti rugi atas kerugian yang timbul akibat terjadinya kecelakaan kapal sebagaimana telah diatur pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Salah satu contoh kasus kecelakaan kapal yang cukup menggegerkan di Indonesia terjadi pada tahun 2019, yakni terbakarnya Kapal Motor (selanjutnya disingkat KM) Santika Nusantara. Pada malam tanggal 22 Agustus 2019, KM Santika Nusantara yang merupakan kapal penumpang berjenis *Roll-On/Roll-Off (Ro-Ro)* yang melayani rute Surabaya-Balikpapan mengalami musibah besar di perairan Masalembu, Kabupaten Sumenep, Jawa Timur.<sup>8</sup> Dalam kegiatan pelayaran yang seharusnya lancar, naasnya kapal tersebut mengalami kebakaran yang cukup hebat di tengah kegiatan pelayarannya. Berdasarkan laporan *manifest*, kapal tersebut membawa total 277 penumpang dan berbagai kendaraan yang memenuhi dek kapal. Sekitar pukul 20.45 WIB, muncul percikan api yang terlihat di area dek kendaraan, yang diduga berasal dari salah satu bak truk yang terparkir di lajur kedua dari kiri di geladak kendaraan atas. Percikan api tersebut dengan cepat

---

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Komite Nasional Keselamatan Transportasi, "Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran KEBAKARAN KAPAL RO-RO PENUMPANG SANTIKA NUSANTARA PERAIRAN TIMUR LAUT PULAU MASALEMBU REPUBLIK INDONESIA 22 AGUSTUS 2019", hlm. 1-7, <https://knkt.go.id/Repo/Files/Laporan/Pelayaran/2019/KNKT.19.08.19.03%20Santika%20Nusantara.pdf>, diakses pada 5 Oktober 2024.

membesar, menyulut, dan membakar material mudah terbakar di sekitar dek dan menyebabkan asap tebal menyelimuti kapal. Proses evakuasi segera dilakukan dengan mengerahkan sekoci dan pelampung. Namun, kondisi malam hari, gelombang laut yang cukup tinggi, serta kobaran api yang terus membesar membuat situasi semakin sulit. Di sisi lain, tim SAR gabungan dari Basarnas, TNI AL, dan kapal nelayan setempat segera dikerahkan untuk menyelamatkan para penumpang yang menjadi korban kecelakaan kapal.<sup>9</sup>

Setelah beberapa jam, sebagian besar penumpang berhasil dievakuasi ke kapal-kapal lain yang berada di sekitar lokasi. Total jumlah penumpang yang berhasil dievakuasi adalah sebanyak 312 orang, terdiri dari 308 orang selamat meski banyak yang mengalami luka ringan dan trauma, serta 4 orang meninggal dunia. Dalam hal ini, ditemukan kejanggalan yang cukup signifikan di mana terdapat perbedaan jumlah penumpang yang berada di atas kapal berdasarkan laporan data *manifest* ketika kapal bertolak dengan data penumpang hasil evakuasi. Adapun total penumpang yang dilaporkan dalam data *manifest* hanya berjumlah 277 orang, sedangkan total penumpang berdasarkan laporan data hasil evakuasi berjumlah 312 orang, sehingga ditemukan perbedaan selisih 35 orang yang data identitasnya tidak terdaftar di dalam *manifest* kapal.<sup>10</sup> Penumpang yang tidak terdaftar dalam data *manifest* kapal ini diduga masuk secara tidak resmi melalui kabin truk. Truk yang hanya diawaki oleh seorang sopir saja tanpa kernet kerap

---

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> *Ibid.*, hlm. 32.

berpotensi disalahgunakan oleh sopir truk dengan membawa penumpang secara tidak resmi.<sup>11</sup>

Pada kasus kecelakaan KM Santika Nusantara yang mengalami kebakaran di perairan Masalembu pada tahun 2019, mewajibkan secara hukum pihak pengangkut untuk bertanggung jawab penuh atas insiden kecelakaan yang menimpa kapal tersebut. Dalam hal ini, pihak pengangkut yang dimaksud adalah PT Jembatan Nusantara (selanjutnya disingkat PT JN) selaku perusahaan angkutan di perairan yang mengoperasikan KM Santika Nusantara. Berdasarkan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal, penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Dalam kasus kecelakaan kapal, pihak pengangkut bertanggung jawab dan berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang dan/atau pemilik barang yang merasa dirugikan atas insiden kecelakaan kapal yang terjadi.

Namun, berdasarkan Pasal 40 dan 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran *jo.* Pasal 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang *jo.* Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang *jo.* Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, hlm. 33.

Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara menyatakan bahwa santunan atau ganti rugi hanya dapat diberikan kepada penumpang yang sah. Penumpang sah yang dimaksud adalah mereka yang memiliki tiket dan telah terdaftar dalam *manifest* kapal. Sedangkan bagi penumpang yang tidak memiliki tiket dan tidak terdaftar di dalam *manifest* kapal, ketika terjadi kecelakaan kapal yang turut mengangkut penumpang tersebut, maka berdasarkan aturan yang berlaku ia tidak akan mendapatkan ganti rugi, sekalipun pada faktanya timbul kerugian pada dirinya akibat dari adanya insiden kecelakaan kapal yang terjadi.

Oleh karena itu, ketika terjadi kasus kecelakaan kapal, posisi hukum penumpang yang tidak terdaftar dalam *manifest* kapal menjadi permasalahan yang kompleks. Di mana ketika terjadi kecelakaan kapal, penumpang yang tidak terdaftar dalam *manifest* sering kali tidak teridentifikasi, tidak tercakup dalam perhitungan korban, serta tidak memperoleh hak atas ganti rugi atau santunan. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sendiri juga tidak secara eksplisit mengatur tentang bagaimana status hukum atau perlindungan hukum terhadap penumpang yang tidak terdaftar dalam *manifest* kapal.

Namun, apabila dilihat dari perspektif hukum perdata, timbul pertanyaan penting mengenai apakah keberadaan penumpang di dalam kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* kapal tidak menimbulkan hubungan hukum apa pun dengan pihak pengangkut dan apakah prinsip

hukum perdata dalam hukum pengangkutan seperti prinsip tanggung jawab mutlak pengangkut (*absolute liability principle*) atau tuntutan ganti rugi yang didasarkan pada Pasal 1365 dan 1366 KUHPerdata atas Perbuatan Melanggar Hukum dan kelalaian pengangkut dapat diberlakukan dalam konteks ini, meskipun tidak ada bukti tertulis berupa tiket atau pencatatan *manifest*.

Berdasarkan dari serangkaian pemaparan di atas, penulis kemudian merasa tertarik untuk menelisik lebih jauh terkait bagaimana tanggung jawab keperdataan pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut, yang turut menimbulkan kerugian pada penumpang tersebut. Oleh karena hal itu, penulis berniat melakukan penelitian yang kemudian diangkat dalam bentuk karya ilmiah (Skripsi) dengan judul: **“ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERDATA PIHAK PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG KAPAL YANG TIDAK TERDAFTAR DALAM MANIFEST PADA KASUS KECELAKAAN KAPAL DI LAUT”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis telah mengidentifikasi beberapa pertanyaan yang menjadi fokus utama dalam rumusan masalah yang akan dibahas. Rumusan masalah tersebut antara lain:

1. Bagaimana tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut?

2. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pada rumusan masalah tersebut di atas, maka penulis membatasi tujuan yang akan dicapai, yaitu:

1. Untuk menganalisis dan memahami tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut.
2. Untuk menganalisis dan memahami perlindungan hukum bagi penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat, baik dari segi akademis maupun praktis. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini antara lain sebagai berikut:

#### **1.4.1 Manfaat Akademis**

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana bagi penulis untuk mengaplikasikan teori-teori hukum yang telah dipelajari selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

2. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori, terutama mengenai tanggung jawab perdata pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut, serta memberikan pemahaman tentang perlindungan hukum bagi penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
3. Penelitian ini juga diharapkan memberikan kontribusi nyata terhadap pengayaan literatur ilmiah di bidang hukum perdata, khususnya yang berhubungan dengan hukum pengangkutan.

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

1. Penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan dalam penanganan kasus kecelakaan kapal di laut yang melibatkan penumpang tidak terdaftar dalam *manifest*. Selain itu, hasil penelitian juga diharapkan dapat membantu dalam memahami dan menerapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran secara tepat.
2. Menjadi bahan referensi dan evaluasi bagi mahasiswa/i yang berminat untuk melakukan penelitian dengan topik serupa.
3. Penelitian ini juga menjadi syarat bagi penulis dalam meraih gelar Sarjana Hukum Program Studi Strata Satu (S-1) pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

### 1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian ini merupakan topik yang belum pernah dibahas atau diselesaikan oleh peneliti sebelumnya, dengan permasalahan yang diangkat masih tergolong baru dan berbeda dari penelitian-penelitian terdahulu. Untuk itu, penulis mencantumkan aspek kebaruan (*novelty*) yang digunakan sebagai landasan dalam penulisan Skripsi ini, sebagai berikut:

No.	Skripsi	Rumusan Masalah	Persamaan	Perbedaan
1.	Rosanti, Judul “Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)”, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Tahun 2023.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apa yang menjadi faktor penumpang kapal di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep tidak mematuhi aturan kewajiban pembelian karcis sebagai syarat penggunaan jasa angkutan transportasi laut?</li> <li>2. Bagaimana penegakan hukum otoritas Syahbandar terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut?</li> </ol>	Memiliki persamaan dengan penelitian penulis dalam hal pembahasan yang melibatkan penumpang kapal.	Pada penelitian terdahulu fokus penelitian ialah mengkaji faktor penumpang kapal tidak mematuhi aturan kewajiban pembelian karcis sebagai syarat penggunaan jasa angkutan transportasi laut dan bagaimana penegakan hukum otoritas Syahbandar terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis. Sedangkan penelitian penulis terfokus pada tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam <i>manifest</i> pada kasus kecelakaan kapal di laut dan bentuk perlindungan hukum yang dapat diberikan pada penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

2.	<p>Ilman Arifin, Judul “Tanggung Jawab Pihak Pengangkut terhadap Kerugian Penumpang Meninggal Dunia dan Luka-Luka yang tidak Terdaftar <i>Manifest</i> Penumpang ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran”, Universitas Surabaya, Tahun 2020.</p>	<p>1. Apakah pihak pengangkut bertanggungjawab atas kerugian penumpang meninggal dunia dan luka-luka yang tidak tercatat di dalam <i>manifest</i> penumpang di tinjau menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?</p>	<p>Memiliki persamaan dengan penelitian penulis dalam hal pembahasan tanggung jawab pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak tercatat di dalam <i>manifest</i>.</p>	<p>Pada penelitian terdahulu fokus penelitian hanya mengkaji pertanggungjawaban pihak pengangkut terhadap kerugian penumpang meninggal dunia dan luka-luka yang tidak tercatat di dalam <i>manifest</i> penumpang di tinjau menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sedangkan penelitian penulis terfokus pada tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam <i>manifest</i> pada kasus kecelakaan kapal di laut dan bentuk perlindungan hukum yang dapat diberikan pada penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.</p>
3.	<p>Dyan Claudia Silooy, Judul “Tanggung Jawab Pengangkut Transportasi Kapal Laut dalam Menyediakan Fasilitas Keselamatan Bagi Penumpang”, Universitas Pattimura, Tahun 2018.</p>	<p>1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut transportasi kapal laut dalam menyediakan fasilitas keselamatan bagi penumpang? 2. Bagaimana perlindungan hukum bagi keselamatan penumpang?</p>	<p>Memiliki persamaan dengan penelitian penulis dalam hal pembahasan terkait perlindungan hukum bagi penumpang.</p>	<p>Pada penelitian terdahulu fokus penelitian ialah mengkaji tanggung jawab pengangkut transportasi kapal laut dalam menyediakan fasilitas keselamatan bagi penumpang beserta perlindungan hukum bagi keselamatan penumpang. Sedangkan</p>

				penelitian penulis terfokus pada tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam <i>manifest</i> pada kasus kecelakaan kapal di laut dan bentuk perlindungan hukum yang dapat diberikan pada penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
--	--	--	--	--

**Tabel 1.1:** Pembaharuan Penulisan (*Novelty*)

## 1.6 Metode Penelitian

### 1.6.1 Jenis dan Sifat Penelitian

Pada penelitian ini jenis penelitian hukum yang dipilih oleh penulis adalah yuridis normatif. Penelitian yuridis mengkaji aspek-aspek hukum berdasarkan peraturan perundang-undangan, sedangkan penelitian normatif merupakan kajian dalam bidang hukum yang mencari norma-norma dan doktrin hukum guna menjawab berbagai permasalahan hukum yang ada.<sup>12</sup> Penulis memilih penelitian yuridis normatif karena ingin mengkaji kaidah atau norma hukum dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yang berkaitan dengan permasalahan hukum yang sedang diteliti dan

<sup>12</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, hlm. 35.

berfokus meninjau pada perspektif hukum dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Adapun sifat penelitian dalam penulisan ini bersifat deskriptif, di mana temuan-temuan dari studi kepustakaan dianalisis dan dibahas secara sistematis oleh penulis guna menjawab permasalahan yang sedang diteliti.

### **1.6.2 Pendekatan**

Penulis menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) merupakan pendekatan dengan cara melakukan pengkajian dan menelaah semua undang-undang dan peraturan yang relevan dan berlaku terkait dengan masalah hukum yang sedang diteliti. Dalam hal ini, penulis melakukan analisis secara prosedural dengan memeriksa peraturan atau ketentuan yang berkaitan untuk menjawab topik atau isu hukum yang sedang diteliti.<sup>13</sup> Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) digunakan untuk meninjau doktrin-doktrin dan pandangan-pandangan yang berkembang dalam ilmu hukum. Oleh karena itu, pendekatan ini dapat memberikan kemungkinan bagi penulis untuk melakukan identifikasi terhadap pemikiran, konsep, dan prinsip hukum untuk menjawab topik atau isu hukum yang sedang diteliti.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, Mataram, 2020, hlm. 56.

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op. Cit.*, hlm. 93-95.

### 1.6.3 Bahan Hukum

Dalam penelitian penulis yang berjenis yuridis normatif, bahan hukum yang digunakan dikelompokkan menjadi 3 kategori, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier yang dijelaskan sebagai berikut:

#### 1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer terdiri atas peraturan yang disusun secara hierarki yang isinya mempunyai kekuatan yang mengikat secara umum, di mana di dalamnya terdiri dari peraturan perundang-undangan dan catatan resmi keputusan legislatif maupun hakim. Dalam penelitian ini bahan hukum primer yang digunakan meliputi:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- c. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
- d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- e. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan;
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;

- g. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan;
- h. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara.

## 2. Bahan Hukum Sekunder

Dalam konteks penelitian ini, bahan hukum sekunder berfungsi sebagai bahan pendukung yang tidak bersifat mengikat, namun membantu memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer.<sup>15</sup> Adapun bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Buku ilmiah yang ditulis oleh para ahli yang berkaitan dengan penelitian ini (*e-book*);
- b. Skripsi, Tesis, dan Disertasi;
- c. Jurnal hukum;
- d. Doktrin atau pendapat dari para ahli hukum baik tertulis maupun tidak tertulis; dan/atau
- e. Simposium atau kajian yang dilakukan oleh para ahli yang berkaitan dengan penelitian ini.

---

<sup>15</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, 2006, hlm. 392.

### 3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang memberikan bantuan atau penjelasan yang relevan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.<sup>16</sup> Bahan hukum tersier melengkapi bahan hukum primer dan sekunder dengan memberikan kemudahan pengertian dan pemahaman atas bahan hukum lainnya yang digunakan sebagai pelengkap informasi. Bahan hukum tersier yang digunakan untuk menunjang penelitian ini meliputi:

- a. Kamus Hukum;
- b. Kamus Besar Bahasa Indonesia; dan
- c. Situs Internet.

#### 1.6.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Penulis menggunakan studi kepustakaan (*library research*) sebagai metode pengumpulan bahan hukum guna memperoleh informasi yang diperlukan. Dalam penelitian ini data dikumpulkan dengan menggunakan studi pustaka, yaitu suatu cara yang digunakan dalam mengumpulkan data melalui data tertulis dengan mempergunakan analisis isi (*content analysis*).<sup>17</sup> Studi kepustakaan diperoleh dengan cara menelaah, membaca, mengidentifikasi, dan mengkaji bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang mengacu pada peraturan perundang-undangan, buku-buku hukum (*e-book*),

---

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 2007, hlm. 22.

jurnal hukum, pendapat para ahli hukum, dokumen resmi, dan publikasi hasil penelitian yang relevan dengan isu hukum yang sedang diteliti. Adapun lokasi yang dipilih oleh penulis untuk menunjang dan mendapatkan bahan hukum yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini adalah Ruang Baca Gedung Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

### **1.6.5 Analisis Bahan Hukum**

Dalam penelitian ini, bahan hukum yang telah diperoleh memerlukan analisis lebih lanjut. Analisis yang digunakan adalah metode analisis yang sifatnya kualitatif, dengan cara melakukan interpretasi (penafsiran).<sup>18</sup> Penulis memulai dengan menafsirkan semua bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang relevan dengan pokok permasalahan yang sedang diteliti, lalu penulis mengkualifikasikan bahan hukum terkait untuk kemudian selanjutnya disusun secara sistematis agar lebih mudah dibaca dan dipahami. Metode penafsiran yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 2 metode, yaitu:

1. Penafsiran gramatikal adalah penafsiran yang didasarkan pada kaidah kebahasaan dan pemilihan kata. Metode ini dipandang sebagai instrumen yang digunakan oleh pembentuk undang-undang untuk mengekspresikan tujuan dan maksud mereka.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm. 93.

<sup>19</sup> R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, hlm. 100.

2. Penafsiran sistematis adalah penafsiran yang mengaitkan suatu pasal dengan pasal yang lain dalam peraturan perundang-undangan yang terkait atau undang-undang lainnya, atau membaca penjelasan suatu peraturan perundang-undangan untuk lebih memahaminya.

Melalui penerapan kedua interpretasi tersebut, bahan hukum yang telah dikumpulkan kemudian ditelaah dan dianalisis sesuai dengan permasalahan yang diteliti, untuk kemudian ditarik suatu kesimpulan guna menjawab permasalahan yang ada. Cara penyimpulan bahan hukum dilakukan secara deduktif, yaitu dengan cara berpikir yang mendasar pada hal-hal bersifat umum untuk selanjutnya ditarik kesimpulan secara khusus.

#### **1.6.6 Sistematika Penulisan**

Penelitian ini menggunakan sistematika penulisan yang bertujuan untuk memberikan suatu gambaran dalam pembahasan penelitian. Penelitian ini diangkat dengan judul **“ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERDATA PIHAK PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG KAPAL YANG TIDAK TERDAFTAR DALAM *MANIFEST* PADA KASUS KECELAKAAN KAPAL DI LAUT”**. Untuk memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, maka penulis membagi uraian atau penjelasannya ke dalam 4 bab:

Bab I, merupakan bab pendahuluan yang menyajikan gambaran umum dan komprehensif mengenai topik serta fokus utama permasalahan penelitian. Pembahasan dalam bab ini meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, metode penelitian, dan tinjauan pustaka yang relevan. Tujuan dari bab pendahuluan ini adalah untuk mengantarkan pembaca dalam memahami isu penelitian skripsi yang sedang diteliti.

Bab II, merupakan bab yang membahas rumusan masalah kesatu, yaitu mengenai tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut. Pada bab ini akan terdapat 2 sub bab pembahasan. Sub bab 1, membahas mengenai status hukum penumpang kapal terdaftar dan tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut. Sub bab 2, membahas mengenai tanggung jawab perdata pihak pengangkut terhadap penumpang kapal yang tidak terdaftar dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal di laut.

Bab III, merupakan bab yang membahas rumusan masalah kedua. Bab ini akan menguraikan mengenai perlindungan hukum bagi penumpang kapal yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Bab IV, merupakan bab penutup yang terdiri dari 2 sub bab, yakni kesimpulan dan saran. Bab ini berfungsi untuk merangkum seluruh hasil analisis yang telah dibahas dalam bab-bab sebelumnya, untuk kemudian ditarik sebuah kesimpulan. Berdasarkan kesimpulan tersebut, akan disampaikan beberapa saran yang relevan dengan isu yang diteliti, dengan tujuan agar hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat serta dampak positif bagi masyarakat luas.

## **1.7 Tinjauan Pustaka**

### **1.7.1 Tinjauan Umum tentang Pengangkut dan Tanggung Jawab Pengangkut**

#### **1.7.1.1 Pengertian Pengangkut**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai aturan yang bersifat khusus tidak memberikan definisi pengangkut secara jelas. Namun, meskipun begitu di dalam penjelasan umum undang-undang ini menyatakan adanya pemberlakuan KUHD terhadap hal-hal yang berkaitan dengan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam Pasal 466 KUHD menyatakan “Pengangkut adalah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut”. Sedangkan menurut Pasal 521 KUHD menyatakan “Pengangkut dalam

pengertian bab usaha adalah orang yang mengikat diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (musafir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut”.

Sementara itu, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Sehingga dapat disimpulkan bahwasanya pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan, yang apabila dilihat dari sisi statusnya merupakan suatu badan usaha yang bergerak di bidang jasa pengangkutan.<sup>20</sup>

#### **1.7.1.2 Pengertian Tanggung Jawab Pengangkut**

Tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan dengan selayaknya apa yang telah diwajibkan kepadanya.<sup>21</sup> Dengan kata lain tanggung jawab lahir karena suatu perbuatan dengannya mewajibkan untuk menanggung dan memikul segala akibat dari perbuatan sebagai kewajiban untuk dilaksanakan.

---

<sup>20</sup> Putra Halomoan HSB, 'Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan terhadap Penumpang dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian', *Al-IHKAM Jurnal Hukum Keluarga Jurusan Ahwal al-Syakshiyah Fakultas Syariah IAIN Mataram*, Vol. 13, No. 2, Desember 2021, hlm. 151-153.

<sup>21</sup> Elfrida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2020, hlm. 31.

Definisi “tanggung jawab” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).<sup>22</sup>

Tanggung jawab merupakan suatu hal yang sangat penting dalam suatu perjanjian pengangkutan, karena tanggung jawab merupakan suatu perlindungan atau jaminan bagi para pengguna jasa angkutan. Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD Pasal 468 ayat (1) menyatakan bahwa “Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang akan diangkut sejak penerimaan sampai saat penyerahannya”.

Tanggung jawab menurut Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d. kerugian pihak ketiga”.

---

<sup>22</sup> Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi Republik Indonesia, “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring”, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>, diakses pada tanggal 14 Oktober 2024, pukul 19.45 WIB.

### 1.7.1.3 Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam kaitannya dengan tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti rugi, maka terdapat teori tanggung jawab yang dapat dipergunakan yaitu:<sup>23</sup>

#### 1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Fault Liability Principle*)<sup>24</sup>

Dalam prinsip ini apabila pengangkut melakukan kesalahan atau kelalaian dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan, maka pengangkut harus bertanggung jawab. Dasar hukum dari prinsip ini adalah Pasal 1365 KUHPerdara yang berbunyi “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Berdasarkan pasal tersebut suatu perbuatan dapat dikatakan sebagai Perbuatan Melanggar Hukum apabila terpenuhinya 4 unsur pokok, yakni: a. adanya Perbuatan Melanggar Hukum; b. adanya unsur kesalahan; c. adanya kerugian yang timbul; dan d. adanya hubungan kausalitas antara perbuatan dan kerugian.

Berdasarkan prinsip ini beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 1865 KUHPerdara yang berbunyi “Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut”.

#### 2. Prinsip Praduga Bahwa Pengangkut Selalu Dianggap Bertanggung Jawab (*Presumption of Liability Principle*)<sup>25</sup>

Menurut prinsip ini pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan dari kegiatan pengangkutan tersebut. Tetapi jika dalam hal pengangkut berhasil membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah dan tidak melakukan kelalaian, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian. Dalam hal ini, beban

---

<sup>23</sup> Elfrida R. Gultom, *Op. Cit.*, hlm. 29.

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

pembuktian bukan pada penumpang melainkan pada pihak pengangkut artinya bahwa pengangkut harus membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah dan tidak melakukan kelalaian. Sementara pihak yang dirugikan cukup menunjukkan kerugian yang dideritanya.

3. Prinsip Praduga Bahwa Pengangkut Selalu Tidak Dianggap Bertanggung Jawab (*Presumption of Non-Liability Principle*)<sup>26</sup>

Prinsip ini menyatakan bahwa pengangkut dianggap tidak selalu bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang yang diangkut, kecuali jika penumpang dapat membuktikan bahwa barang tersebut rusak atau hilang karena kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada penumpang. Prinsip ini hanya bisa diterapkan terhadap bagasi tangan (*hand baggage*) saja.

4. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability Principle*)<sup>27</sup>

Menurut prinsip ini pengangkut mutlak harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dalam kegiatan pengangkutan tersebut. Dalam prinsip tanggung jawab mutlak tidak mengenal beban pembuktian, artinya pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawabnya. Jadi secara hukum salah atau tidak salah pengangkut harus bertanggung jawab terhadap penumpang.

5. Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation of Liability Principle*)<sup>28</sup>

Menurut prinsip ini pengangkut bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi terhadap setiap kerugian, namun pengangkut mempunyai batasan dalam tanggung jawabnya untuk membayar ganti rugi.

## 1.7.2 Tinjauan Umum tentang Kapal

### 1.7.2.1 Pengertian Kapal

Setiap jenis kendaraan yang dirancang untuk bergerak di atas air, dengan fungsi utama membawa barang atau penumpang, dapat didefinisikan sebagai kapal. Dalam

---

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*, hlm. 30.

<sup>28</sup> *Ibid.*

pengertian ini, kapal memiliki beragam bentuk, ukuran, dan klasifikasi, mulai dari perahu kecil hingga kapal-kapal besar seperti tanker, kapal kargo, dan kapal pesiar. Esensinya, kapal adalah alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut barang dan/atau penumpang di perairan.<sup>29</sup>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memberikan definisi kapal yang diatur di dalam Pasal 1 angka 36, yang menyatakan “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”. Dalam hal ini, yang berhubungan dengan fokus bahasan dalam Skripsi ini adalah kapal sebagai alat pengangkutan diperairan yang lazim disebut kapal niaga yang dijalankan oleh nakhoda.

### **1.7.2.2 Jenis-Jenis Kapal**

Berdasarkan definisi Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, secara umum terdapat beberapa jenis kapal yang relevan digunakan dalam pengangkutan niaga, yaitu:

---

<sup>29</sup> Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi Republik Indonesia, “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring”, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>, diakses pada tanggal 14 Oktober 2024, pukul 19.45 WIB.

1. Kapal yang digerakkan oleh tenaga mekanik, digunakan untuk mengangkut barang dan/atau penumpang;
2. Kapal yang berdaya dukung dinamis, digunakan untuk mengangkut penumpang saja.

Ditinjau dari konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang diangkut, terdapat 4 jenis kapal niaga yang umumnya digunakan sebagai alat pengangkutan, yaitu:<sup>30</sup>

1. Kapal Barang (*Cargo Ship*), yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang menurut jenisnya. Berdasarkan jenis barang yang diangkut, kapal barang dibedakan menjadi:
  - a. Kapal Muatan Umum (*General Cargo Ship*);
  - b. Kapal Muatan Curah (*Bulk Cargo Ship*);
  - c. Kapal Tanki (*Tanker Ship*);
  - d. Kapal Pengangkut Khusus (*Special Designed Ship*);
  - e. Kapal Peti Kemas (*Container Cargo Ship*).
2. Kapal Penumpang (*Passenger Ship*), yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak dan tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang dengan berbagai kelas.
3. Kapal Barang Penumpang (*Cargo–Passenger Ship*), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk menyimpan barang dan fasilitas kamar untuk penumpang.
4. Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang yang Terbatas, yaitu kapal barang biasa tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas maksimum 12 (dua belas) orang yang ditempatkan dalam kamar dan bukan digeladak atau dek kapal.

### 1.7.2.3 Manifest Kapal

*Manifest* adalah dokumen atau daftar yang berisi informasi rinci mengenai penumpang, barang, atau muatan

---

<sup>30</sup> Danang Kurniawan, *Dasar-Dasar Teknik Konstruksi Kapal*, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi, Jakarta, 2022, hlm. 9.

yang diangkut oleh suatu kendaraan, seperti kapal, pesawat, kereta, atau truk. *Manifest* biasanya digunakan untuk tujuan administrasi, logistik, atau kepatuhan terhadap peraturan.<sup>31</sup>

*Manifest* kapal adalah dokumen resmi yang berisi rincian lengkap mengenai muatan, barang, serta penumpang yang diangkut oleh kapal selama perjalanan.<sup>32</sup> Dokumen ini menjadi salah satu elemen penting dalam industri pelayaran karena mencakup data yang mendukung kelancaran operasional, pengawasan, serta kepatuhan terhadap peraturan maritim nasional maupun internasional.<sup>33</sup>

Secara umum, *manifest* kapal mencakup beberapa informasi utama, seperti:

1. Identitas Kapal  
Nama kapal, nomor registrasi, dan informasi lainnya yang berkaitan dengan identitas kapal.
2. Detail Muatan  
Deskripsi barang yang diangkut, termasuk jumlah, berat, jenis barang, dan pengirim atau penerima.
3. Data Penumpang  
Daftar nama, identitas, dan rincian lainnya dari setiap penumpang.
4. Rute Perjalanan  
Pelabuhan asal, tujuan, dan pelabuhan transit jika ada.
5. Informasi Tambahan

---

<sup>31</sup> Tempo, “Mengenal Manifest dalam Dunia Transportasi Umum, Apakah itu?”, <https://www.tempo.co/ekonomi/mengenal-manifest-dalam-dunia-transportasi-umum-apakah-itu--437378>, diakses pada tanggal 14 Oktober 2024, pukul 19.45 WIB.

<sup>32</sup> Dirhamsyah dan Hevni Yati Butar-Butar, ‘PROSES PEMBUATAN MANIFEST DALAM PENGAPALAN MUATAN CURAH CAIR YANG DIAGENI OLEH PT. ADMIRAL LINES CABANG BELAWAN’, *Journal of Maritime and Education (JME)*, Vol. 3, No. 1, Januari 2021, hlm. 188.

<sup>33</sup> Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, “Ketentuan Pengangkutan dan Manifest”, <https://www.beacukai.go.id/faq/ketentuan-pengangkutan-dan-manifest.html>, diakses pada tanggal 14 Oktober 2024, pukul 19.45 WIB.

Data mengenai kru kapal, jenis kontainer, dan dokumen pendukung lainnya.

Sebagai dokumen penting, *manifest* kapal tidak hanya berperan dalam aspek logistik, tetapi juga menjadi sumber informasi utama dalam situasi darurat. Misalnya, jika terjadi insiden di laut, *manifest* dapat menjadi referensi untuk mengetahui jumlah penumpang, barang, dan muatan yang ada di kapal.

### **1.7.3 Tinjauan Umum tentang Penumpang Kapal**

#### **1.7.3.1 Pengertian Penumpang Kapal**

Definisi “penumpang” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai orang yang menumpang atau orang yang menaiki transportasi kereta, kapal, dan lain sebagainya.<sup>34</sup> Abdulkadir Muhammad mendefinisikan bahwa penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan atas dirinya yang diangkut.<sup>35</sup>

Penumpang adalah orang atau kelompok yang memanfaatkan jasa transportasi untuk perjalanan tertentu dengan membayar biaya kepada pihak pengangkut. Dengan kata lain, penumpang adalah mereka yang telah membeli tiket, artinya mereka melakukan perjalanan dengan menggunakan

---

<sup>34</sup> Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi Republik Indonesia, “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring”, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>, diakses pada tanggal 15 Oktober 2024, pukul 19.45 WIB.

<sup>35</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet. V, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 338.

transportasi yang disediakan oleh pihak pengangkutan atau perusahaan niaga dan terikat oleh kontrak dan perjanjian dengan pihak pengangkut yang tercantum pada tiket selama perjalanan.

Penumpang merupakan salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penumpang mempunyai 2 kedudukan yaitu penumpang sebagai subjek dan penumpang sebagai objek. Penumpang sebagai subjek dari hukum pengangkutan, karena ia merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penumpang sebagai objek karena ia merupakan muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus cakap dalam hukum, sudah dewasa dan mampu membuat perjanjian.<sup>36</sup>

Berdasarkan Pasal 341 ayat (5) KUHD menyatakan bahwa “Penumpang diartikan sebagai mereka semua yang berada di atas kapal kecuali nakhodanya”. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 19 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan yang dimaksud dengan “Penumpang adalah pelayar yang ada di atas kapal selain awak kapal dan anak berumur kurang dari 1 tahun”.

---

<sup>36</sup> Elfrida R. Gultom, *Op. Cit.*, hlm. 15.

### 1.7.3.2 Kewajiban Penumpang Kapal

Kewajiban penumpang dalam konteks hukum dan peraturan transportasi, khususnya transportasi laut, adalah serangkaian tanggung jawab dan kewajiban hukum yang harus dipenuhi oleh setiap individu yang menggunakan jasa angkutan. Kewajiban ini bertujuan untuk menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan, serta kelancaran operasional transportasi, baik bagi diri sendiri, penumpang lain, awak kapal, maupun operator. Merujuk pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kewajiban penumpang kapal telah diatur secara tersirat pada beberapa pasal, di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Membeli Tiket Resmi

Penumpang wajib membeli tiket secara resmi sesuai peraturan yang berlaku. Hal ini diatur untuk menjamin perlindungan hukum bagi penumpang, termasuk mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan di perairan jika terjadi suatu insiden yang melibatkan penumpang di dalamnya (Pasal 40 dan 41).

2. Mematuhi Peraturan Keselamatan dan Ketertiban Kapal

Penumpang tidak diperbolehkan membawa barang-barang yang dilarang, seperti bahan berbahaya, mudah terbakar, atau senjata tanpa izin (Pasal 44-49). Selain itu, penumpang diharuskan menjaga ketertiban di atas kapal, seperti tidak membuat kegaduhan yang mengganggu kenyamanan penumpang lain.

3. Melaporkan Kondisi Kesehatan

Penumpang yang memiliki kondisi kesehatan tertentu harus melaporkan kondisi kesehatannya kepada pihak kapal agar dapat diberikan perhatian khusus jika diperlukan (Pasal 42 ayat (1)). Penumpang yang menunjukkan gejala penyakit menular dilarang

untuk menaiki kapal demi menjaga kesehatan dan keselamatan penumpang lainnya.

### **1.7.3.3 Hak-Hak Penumpang Kapal**

Hak-hak penumpang kapal adalah serangkaian hak hukum yang dimiliki oleh individu yang menggunakan jasa transportasi laut. Hak ini dijamin oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk memastikan keamanan, kenyamanan, dan perlindungan bagi penumpang selama menggunakan layanan pelayaran. Adapun hak-hak yang dimiliki oleh seorang penumpang kapal di antaranya ialah:

1. Hak Diangkut dengan Kapal yang Laik

Setelah membeli tiket, penumpang berhak dilayani dan diantar ke tujuan yang tertera pada tiket (Pasal 38 ayat (1) dan (2)). Dalam hal ini, penting pula untuk dipastikan bahwasanya penumpang harus diantar dengan kapal yang berada dalam kondisi baik untuk berlayar dengan aman di laut (Pasal 117).

2. Hak atas Keselamatan dan Keamanan

Dalam hal ini, penumpang berhak untuk dijamin keselamatan dan keamanannya selama dalam pelayaran sesuai standar keselamatan yang berlaku. Mendapatkan fasilitas keselamatan, seperti alat pelampung, prosedur evakuasi, dan perlindungan selama situasi darurat (Pasal 40 ayat (1)).

3. Hak Mendapatkan Fasilitas Kesehatan dan Obat-obatan

Penumpang yang mengalami penurunan kondisi kesehatan selama pelayaran, maka ia memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan kesehatan dari tenaga medis yang berada di kapal (Pasal 152).

4. Fasilitas Khusus bagi Penyandang Disabilitas

Bagi penumpang penyandang disabilitas akan diberikan fasilitas khusus guna menjamin kenyamanan dan keamanan selama pelayaran (Pasal 42).

#### 5. Hak atas Penggantian Kerugian

Penumpang berhak mendapatkan kompensasi atas kerugian yang dialami akibat kelalaian pihak pengangkut seperti keterlambatan kapal, pembatalan jadwal tanpa adanya konfirmasi dari pihak perusahaan angkutan terkait, serta kematian atau lukanya penumpang selama berada di atas kapal (Pasal 41 ayat (1)).

### 1.7.4 Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal umumnya didefinisikan sebagai kejadian tak terduga yang terjadi pada kapal atau selama perjalanan laut, yang menyebabkan kerugian baik dalam bentuk kerusakan fisik pada kapal, cedera atau kehilangan nyawa, maupun pencemaran lingkungan. Kecelakaan ini dapat mencakup tabrakan, kandas, kebakaran, ledakan, atau kerusakan struktural pada kapal, serta insiden lain yang mengancam keselamatan penumpang, awak, atau lingkungan maritim. Definisi ini dapat berbeda-beda tergantung pada sudut pandang, misalnya:

#### 1. Aspek Keselamatan Maritim

Kecelakaan kapal mencakup semua peristiwa yang dapat mengancam keselamatan navigasi dan menimbulkan risiko bagi penumpang dan lingkungan laut.

#### 2. Aspek Hukum

Kecelakaan kapal melibatkan insiden yang memiliki konsekuensi hukum dan dapat menimbulkan tuntutan tanggung jawab atau ganti rugi bagi pihak yang terlibat.

#### 3. *International Maritime Organization* (IMO)

Kecelakaan kapal (*marine casualty*) adalah kejadian yang mengakibatkan cedera, kematian, hilangnya kapal, atau dampak lingkungan yang signifikan dan membutuhkan investigasi lebih lanjut untuk keselamatan maritim di masa depan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, melalui Pasal 245 mendefinisikan kecelakaan kapal

sebagai kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

1. Kapal Tenggelam

Kapal tenggelam adalah situasi di mana kapal masuk ke dalam air secara total atau sebagian hingga mencapai titik di mana kapal tidak dapat melanjutkan operasinya. Tenggelamnya kapal biasanya disebabkan oleh kerusakan lambung, cuaca buruk, atau beban yang berlebihan.

2. Kapal Terbakar

Kapal terbakar adalah insiden di mana terjadi kebakaran di atas kapal, baik di area dek maupun di dalam ruang tertutup, seperti ruang mesin atau kabin. Kebakaran ini bisa terjadi akibat korsleting listrik, kebocoran bahan bakar, atau kegagalan sistem keamanan, yang menimbulkan risiko serius bagi awak, penumpang, dan kargo.

3. Kapal Tubrukan

Kapal tubrukan adalah peristiwa di mana sebuah kapal bertabrakan dengan kapal lain, benda terapung, atau struktur tetap, seperti pelabuhan, dermaga, atau jembatan. Tabrakan ini biasanya terjadi karena kesalahan navigasi, gangguan cuaca, kurangnya komunikasi, atau kegagalan dalam sistem pengendalian kapal. Insiden tubrukan bisa menyebabkan kerusakan pada kapal, cedera atau kehilangan nyawa, serta pencemaran lingkungan jika muatan yang dibawa berbahaya.

4. Kapal Kandas

Kapal kandas terjadi ketika kapal menabrak dasar laut, karang, atau benda lain yang mengakibatkan kapal terhenti dan tidak dapat bergerak. Kandasnya kapal sering terjadi di perairan dangkal atau saat kapal melenceng dari jalur pelayaran yang aman, yang dapat merusak lambung kapal dan menyebabkan kebocoran atau tenggelam.

Sedangkan di dalam KUHD kecelakaan kapal lebih dikenal dengan kerugian laut. Menurut KUHD kerugian laut adalah kerugian-kerugian akibat adanya tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, penemuan barang di laut dan avari (*avarij, average*). Pengertian tubrukan kapal menurut Pasal 534 ayat (2) KUHD berbunyi

“Tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan antara kapal yang satu dengan yang lainnya”.

## **1.7.5 Tinjauan Umum tentang Kerugian**

### **1.7.5.1 Pengertian Kerugian**

Dalam hukum perdata, "kerugian" merujuk pada dampak atau kerusakan yang dialami seseorang akibat tindakan atau kelalaian pihak lain yang menimbulkan hak untuk menuntut kompensasi atau ganti rugi. Kerugian dalam [KUHPerdata](#) dapat bersumber dari Wanprestasi sebagaimana diatur dalam Pasal 1233-1243 [KUHPerdata](#) dan Perbuatan Melanggar Hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 [KUHPerdata](#).

Menurut Pasal 1233-1243 KUHPerdata, kerugian dapat timbul akibat dari adanya pelanggaran hak, kelalaian, atau pelanggaran perjanjian. Sedangkan dalam Pasal 1365 KUHPerdata, bilamana seseorang atau badan hukum melakukan perbuatan yang melanggar hukum dan menyebabkan kerugian pada orang lain akibat perbuatannya, maka mewajibkan pihak yang bersalah untuk mengganti kerugian tersebut. Pasal 1366 KUHPerdata kemudian mempertegas dengan menyatakan, seseorang atau badan hukum bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang

disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya.

Menurut Subekti, konsep kerugian sangat erat kaitannya dengan pembahasan mengenai Wanprestasi (ingkar janji) dalam perjanjian. Dalam konteks Wanprestasi, Subekti menjelaskan bahwa pihak yang melakukan Wanprestasi dapat dikenakan sanksi berupa ganti rugi kepada pihak yang dirugikan. Ganti rugi ini bertujuan untuk menggantikan kerugian yang diderita oleh pihak yang tidak bersalah akibat tidak dipenuhinya perjanjian.<sup>37</sup>

Sudikno Mertokusumo, mendefinisikan kerugian sebagai berkurangnya harta kekayaan seseorang akibat suatu Perbuatan Melawan Hukum atau Wanprestasi. Kerugian ini dapat berupa kerugian materiil (nyata) maupun kerugian immateriil (tidak berwujud).<sup>38</sup>

Salim H. S., mendefinisikan kerugian dalam konteks hukum kontrak sebagai berkurangnya nilai kekayaan dan/atau hilangnya keuntungan yang diharapkan oleh satu pihak akibat Wanprestasi pihak lain.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Ed. I, Intermasa, Jakarta, 2005, hlm. 47.

<sup>38</sup> Sudikno Mertokusumo, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 2009, hlm. 75.

<sup>39</sup> Salim H. S., *Hukum Kontrak: Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, 2003, hlm. 100.

### 1.7.5.2 Bentuk-Bentuk Kerugian

Bentuk kerugian dalam konteks hukum umumnya terbagi menjadi kerugian materiil (ekonomis) yang dapat diukur dan kerugian immateriil (moril) yang sulit dinilai dengan uang. Sedangkan bentuk kerugian dalam konteks hukum perdata biasanya merujuk pada kerugian materiil (kehilangan atau kerusakan properti atau harta benda) dan kerugian immateriil (kerugian yang tidak berwujud, seperti kerugian emosional atau reputasi).

Menurut Subekti, dalam hukum perdata, kerugian dapat dibedakan menjadi 2 bentuk, yaitu:<sup>40</sup>

1. Kerugian Materiil

Kerugian yang dapat dinilai secara ekonomis atau keuangan, seperti biaya-biaya yang dikeluarkan, kerusakan barang, atau kehilangan keuntungan.

2. Kerugian Immateriil

Kerugian yang tidak dapat dinilai secara langsung dengan uang, seperti kerugian akibat tekanan mental, kehilangan reputasi, atau penderitaan emosional.

Menurut Sudikno Mertokusumo, kerugian dapat dikelompokkan ke dalam 2 bentuk, yakni:<sup>41</sup>

1. Kerugian Nyata (Materiil)

Rugi yang nyata dan langsung dialami seseorang akibat suatu Perbuatan Melawan Hukum atau Wanprestasi, seperti kerusakan properti atau hilangnya pendapatan.

2. Kerugian Tidak Berwujud (Immateriil)

---

<sup>40</sup> R. Subekti, *Op. Cit.*, hlm. 53.

<sup>41</sup> Sudikno Mertokusumo, *Op. Cit.*, hlm. 80.

Rugi yang tidak langsung atau kemungkinan akan diderita di masa depan, seperti penurunan reputasi atau dampak emosional.

Salim H. S., membedakan bentuk kerugian dalam hukum kontrak menjadi:<sup>42</sup>

1. Kerugian Materiil

Kerugian yang dapat dinilai dengan uang atau berkaitan dengan kekayaan, seperti kerugian finansial akibat Wanprestasi.

2. Kerugian Immateriil

Kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang, seperti penderitaan atau kesedihan yang timbul akibat pelanggaran kontrak.

## 1.7.6 Tinjauan Umum tentang Perlindungan Hukum

### 1.7.6.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan “Negara Indonesia adalah negara hukum” di mana pasal tersebut dimaksudkan agar setiap penyelenggaraan negara dalam segala bidang tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara ini. Hal ini semakin dipertegas dengan ketentuan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”. Oleh karena itu, perlindungan hukum

---

<sup>42</sup> Salim H. S., *Op. Cit.*, hlm. 134.

menjadi semakin penting dalam kehidupan berbangsa dan bernegara.

Istilah “perlindungan” dan “hukum” terdiri dari dua frasa, yaitu frasa “perlindungan” dan frasa “hukum”. Definisi “perlindungan” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai suatu hal perbuatan atau tindakan untuk melindungi.<sup>43</sup> Sementara itu, Sudikno Mertokusumo mengartikan “hukum” sebagai kumpulan lengkap norma yang mengatur tingkah laku dalam suatu masyarakat yang pelaksanaannya dapat dipaksakan dengan suatu hukuman atau sanksi.<sup>44</sup> Dalam hal ini, yang dimaksud dengan perlindungan hukum ialah mengacu pada tindakan yang diambil untuk melindungi dan menjaga subjek hukum sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.

Menurut Satjipto Raharjo, perlindungan hukum diartikan sebagai pemberian pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dilanggar oleh orang lain, dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar masyarakat dapat

---

<sup>43</sup> Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi Republik Indonesia, “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring”, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>, diakses pada tanggal 15 Oktober 2024, pukul 19.45 WIB.

<sup>44</sup> Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2005, hlm. 40.

menikmati semua hak yang dijamin dan diberikan oleh hukum.<sup>45</sup>

Menurut Setiono, perlindungan hukum adalah suatu tindakan atau usaha untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang penguasa yang melanggar ketentuan hukum, dengan maksud menciptakan ketertiban dan ketenteraman, agar manusia dapat menikmati harkat dan martabatnya sebagai manusia.<sup>46</sup>

Menurut Muchsin, perlindungan hukum sebagai usaha untuk melindungi masyarakat dengan menyeimbangkan keterkaitan antara asas-asas moral atau hukum yang terwujud dalam tingkah laku dan sikap, guna menciptakan ketertiban dalam hubungan pergaulan hidup antara sesama manusia.<sup>47</sup> Dalam hal ini, perlindungan hukum adalah segala sesuatu yang melindungi subjek hukum dengan menegakkan aturan dan peraturan yang berlaku dan pelaksanaannya dipaksakan beserta dengan suatu sanksi.<sup>48</sup>

Tujuan utama perlindungan hukum adalah untuk menegakkan keadilan, yang dicapai dengan menerapkan asas-

---

<sup>45</sup> Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum Di Indonesia*, Kompas, Jakarta, 2003, hlm. 121.

<sup>46</sup> Setiono, "Rule of Law (Supremasi Hukum)", *Tesis*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2004, hlm. 3.

<sup>47</sup> Muchsin, "Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia", *Tesis*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2003, hlm. 14.

<sup>48</sup> *Ibid.*, hlm. 20.

asas yang tepat dengan cara yang adil, jujur, dan dapat dipertanggungjawabkan. Untuk menjaga rasa keadilan, hukum harus ditegakkan dengan menggunakan hukum positif, sehingga keadilan dalam hukum dapat tercapai sesuai dengan kondisi masyarakat yang sebenarnya, yang kemudian dapat memberikan rasa aman dan tenteram bagi masyarakat itu sendiri.

#### **1.7.6.2 Bentuk-Bentuk Perlindungan Hukum**

Perlindungan hukum menggambarkan peran hukum dalam mencapai tujuan hukum seperti keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Perlindungan hukum merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk menjaga subjek hukum agar menaati peraturan perundang-undangan, baik dengan cara penegakan hukum preventif maupun represif. Tindakan ini dimaksudkan untuk menegakkan ketertiban hukum, baik secara tersurat maupun tersirat.

Berdasarkan penjelasan singkat di atas dapat dikatakan bahwa perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi 2 bentuk, yakni:

##### **1. Perlindungan Hukum Preventif**

Pemerintah memberikan perlindungan untuk mencegah terjadinya pelanggaran. Hal ini dituangkan dalam peraturan perundang-undangan dengan tujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran dan memberikan arahan atau batasan dalam melaksanakan

kewajiban.<sup>49</sup> Dalam perlindungan hukum preventif, subjek hukum memiliki kesempatan untuk menyampaikan keberatan atau pendapat mengenai produk hukum yang dirancang sebelum keputusan final pemerintah ditetapkan. Hal ini dilakukan guna mencegah terjadinya suatu perselisihan maupun sengketa.<sup>50</sup>

## 2. Perlindungan Hukum Represif

Merupakan ultimatum terakhir atau perlindungan akhir berupa sanksi, yang terdiri dari hukuman seperti denda, penjara, dan hukuman lain yang dijatuhkan jika terjadi sengketa atau pelanggaran hukum.<sup>51</sup> Dalam hal ini, perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan hukum yang timbul karena adanya suatu sengketa atau pelanggaran hukum yang terjadi.

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> Philipus. M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*, Peradaban, Surabaya, 2007, hlm. 30.

<sup>51</sup> Muchsin, *Loc. Cit.*