

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting dalam mempermudah proses pengangkutan orang maupun barang. Transportasi berfungsi sebagai faktor pendukung dalam mempercepat perkembangan ekonomi. Mengingat pentingnya peran angkutan laut, diperlukan adanya peraturan hukum yang mengatur sistem keselamatan pelayaran sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran).¹ Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat bergantung pada transportasi laut sebagai sarana utama penghubung antarpulau. Kondisi geografis ini menjadikan transportasi laut memiliki peranan yang strategis sebagai alat mobilitas orang/barang, dan juga penggerak utama pembangunan nasional. Melalui sistem transportasi laut yang efektif, berbagai wilayah dapat terintegrasi, sehingga distribusi barang dan jasa menjadi lebih lancar, serta mendukung pemerataan pembangunan ekonomi di seluruh daerah.

Transportasi laut juga berperan penting dalam memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Dengan keterhubungan yang baik antarwilayah, kegiatan sosial, ekonomi, dan budaya dapat berjalan lebih dinamis, yang pada akhirnya memperkokoh keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Selain itu, sektor ini berkontribusi besar terhadap peningkatan aktivitas perdagangan, baik domestik maupun internasional, serta menjadi tulang punggung bagi

¹ Nur Paikah, "Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia," *Jurnal Al-Adalah* 3, No. 2 (2018), Hlm. 117.

perekonomian maritim nasional. Terkait dengan keselamatan pelayaran, perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran wajib memberikan perhatian serius terhadap aspek keselamatan tersebut. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 40 ayat (1) UU Pelayaran yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkut.

Namun demikian, dalam praktiknya, pengangkutan laut sering menimbulkan berbagai permasalahan, terutama pada pelayaran penumpang. Salah satu permasalahan yang sering muncul adalah tidak terpenuhinya persyaratan teknis terkait kelaiklautan kapal dan pelayanan minimal dalam angkutan penyeberangan. Kondisi ini kerap menyebabkan kerugian bagi penumpang, baik secara materiil maupun non materiil. Oleh karena itu, berdasarkan kenyataan tersebut, perlindungan terhadap keselamatan penumpang perlu mendapat perhatian dan jaminan yang jelas sesuai dengan ketentuan dalam UU Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap penumpang berhak memperoleh perlindungan atas keselamatannya selama berada dalam proses pengangkutan.

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki wilayah perairan yang luas dan dianugerahi kekayaan sumber daya kelautan yang melimpah. Besarnya potensi maritim tersebut memberikan peluang yang signifikan bagi upaya pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut dalam rangka meningkatkan kesejahteraan serta taraf hidup masyarakat. Secara fungsional, wilayah laut Indonesia memiliki beragam peran strategis, yakni sebagai sumber pangan bagi penduduk, jalur perdagangan antarpulau, sarana rekreasi dan wisata bahari, serta sarana pemersatu bangsa di tengah kondisi geografis yang terdiri atas ribuan pulau yang

dipisahkan oleh perairan. Kapal sebagai transportasi laut yang bersifat vital dalam menunjang mobilitas penduduk maupun distribusi kebutuhan pokok ke seluruh pelosok wilayah Indonesia.

Laju pertumbuhan ekonomi dan pembangunan suatu masyarakat yang berkelanjutan mensyaratkan adanya dukungan sarana transportasi yang memadai guna menopang berbagai aktivitas perekonomian. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menempatkan transportasi laut pada posisi yang sangat strategis dalam mendukung kehidupan masyarakat di wilayah kepulauan sekaligus berperan sebagai penggerak perekonomian nasional melalui arus perdagangan antarpulau. Kapal laut tidak hanya mampu mengakomodasi pengangkutan barang dan penumpang dalam kapasitas besar, melainkan juga menjadi satu-satunya moda transportasi yang dapat menjangkau pulau-pulau terpencil yang tidak terhubung melalui jalur darat maupun udara.

Pada kenyataannya, sebagian besar masyarakat Indonesia yang tinggal di wilayah kepulauan telah bergantung pada kapal laut sebagai sarana pengangkutan untuk melakukan perjalanan antarpulau. Perjalanan melalui laut dipandang sebagai sarana yang efektif karena mampu menjangkau daerah-daerah terpencil yang sulit diakses oleh moda transportasi lainnya. Beberapa keunggulan yang menjadikan transportasi laut sebagai pilihan utama masyarakat antara lain biaya pengangkutan yang relatif lebih terjangkau dibandingkan dengan moda transportasi lain, serta kapasitas angkut yang besar baik untuk penumpang maupun barang dengan berat hingga ratusan bahkan ribuan ton. Mengingat urgensi peran pengangkutan laut bagi kehidupan masyarakat Indonesia, diperlukan suatu kerangka hukum yang mengatur penyelenggaraannya secara

komprehensif. Pada saat ini, pengaturan mengenai pengangkutan laut di Indonesia dituangkan dalam UU Pelayaran. Di samping itu, pengangkutan barang dan penumpang melalui laut juga diatur dalam Buku Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUHD), khususnya Bab VA Pasal 466 KUHD mengenai pengangkutan barang dan Bab VB Pasal 521 KUHD mengenai pengangkutan orang. Kegiatan pengangkutan yang diselenggarakan di wilayah perairan Indonesia secara yuridis disebut dengan istilah "Pelayaran".

Kapal laut sebagai moda transportasi perairan merupakan salah satu sarana yang menempati kedudukan penting di negara kepulauan yang memiliki laut sangat luas seperti Indonesia. Kendati demikian, penyelenggaraan pengangkutan laut tidak terlepas dari risiko kecelakaan yang berpotensi menimbulkan kerugian, baik yang bersifat materiil maupun immateriil, bagi para penumpangnya. Berkenaan dengan hal tersebut, keberadaan kerangka hukum yang mengatur mekanisme penyelesaian ganti rugi bagi penumpang yang dirugikan akibat kecelakaan kapal menjadi suatu kebutuhan yang bersifat mendesak. Penyelesaian ganti rugi dimaksud dapat ditempuh melalui jalur keperdataan maupun jalur pidana, bergantung pada kualifikasi peristiwa kecelakaan serta sifat dan besaran kerugian yang diderita oleh pihak yang dirugikan.

Kecelakaan kapal laut pada umumnya dipicu oleh berbagai faktor, antara lain kondisi cuaca yang buruk, kelalaian manusia, kelebihan muatan, tidak terpenuhinya standar kelaiklautan kapal, maupun kerusakan teknis pada sistem permesinan atau kelistrikan kapal. Kecelakaan kapal dapat menimbulkan dampak yang luas, baik berupa kerugian ekonomi maupun ancaman terhadap keselamatan jiwa penumpang, awak kapal, dan pihak-pihak terkait lainnya. Dalam konteks

pertanggungjawaban atas kecelakaan kapal laut, berlaku asas tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability principle*) sebagaimana diatur dalam pasal 41 UU Pelayaran yang menempatkan unsur kesalahan sebagai dasar utama timbulnya tanggung gugat pengangkut. Berdasarkan asas ini, pengangkut atau pemilik kapal dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan kapal, sepanjang kecelakaan tersebut disebabkan oleh kelalaian maupun kesengajaan pihaknya. Sebagai konsekuensi dari berlakunya asas ini, beban pembuktian terletak pada pihak penggugat, yang berkewajiban untuk membuktikan adanya unsur kesalahan pada pengangkut sebagai syarat utama pembebanan tanggung gugat.

Indonesia memiliki beberapa insiden kecelakaan kapal penumpang, terutama disebabkan oleh faktor seperti kelebihan muatan, cuaca buruk, dan kurangnya standar keselamatan. Salah satu contoh kasus kecelakaan kapal yang cukup menggegerkan yaitu Kebakaran KM Barcelona V di Perairan Talise, Sulawesi Utara pada 20 Juli 2025 menggemparkan publik dan memunculkan kekhawatiran serius mengenai praktik penumpang tidak tercatat dalam *Manifest* transportasi laut di Indonesia.² Berdasarkan data *Manifest* resmi, jumlah penumpang yang tercatat adalah 280 orang dengan tambahan 15 kru kapal (ABK), menjadikan total 295 orang di atas kapal pada saat kejadian. Akan tetapi, proses evakuasi dan penyelidikan lanjutan oleh otoritas terkait menemukan indikasi kuat adanya penumpang tidak tercantum di *Manifest*, yaitu individu yang tidak terdaftar dalam *Manifest* tetapi turut menjadi korban dalam insiden tersebut.

² Metrotvnews, "Penumpang KM Barcelona V Melebihi Data *Manifest*," 23 Juli 2025. Diakses Dari <https://www.metrotvnews.com/play/N0BC9M9q-Penumpang-Km-Barcelona-V-Melebihi-Data-Manifest> (diakses pada tanggal 10 November 2025, pukul 18.45 WIB)

Pemerintah, melalui Kementerian Perhubungan, menegaskan bahwa proses verifikasi *Manifest* dilakukan ulang karena jumlah penumpang faktual diyakini melebihi angka resmi hingga 580 orang dievakuasi,³ sehingga identifikasi jumlah penumpang tidak tercantum masih dalam tahap investigasi. Fenomena ini menyoroti lemahnya tata kelola dan pengawasan terhadap kebijakan *Manifest* di sektor angkutan laut nasional serta menunjukkan perlunya perlindungan hukum yang lebih tegas bagi seluruh korban kecelakaan kapal, termasuk mereka yang berkedudukan penumpang tidak tercantum di *Manifest*.

Dalam kecelakaan kapal laut yang berhak mendapatkan santunan atau ganti rugi hanya penumpang yang memiliki tiket dan sudah terdaftar di *Manifest* kapal. Sedangkan penumpang yang tidak memiliki tiket tidak mendapatkan santunan atau ganti rugi terkait kecelakaan tersebut. Dalam upaya memberikan perlindungan bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal, pemerintah Indonesia telah menetapkan berbagai regulasi. Salah satu regulasi yang menjadi landasan hukum dalam hal ini adalah UU Pelayaran. Undang-undang ini mengatur secara komprehensif mengenai penyelenggaraan pelayaran di Indonesia, termasuk di dalamnya ketentuan mengenai keselamatan pelayaran, kewajiban perusahaan angkutan laut, serta hak-hak penumpang dalam hal terjadi kecelakaan. Undang-undang ini juga menekankan pentingnya keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, serta mewajibkan operator kapal untuk memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan.

³ Tim DetikSulsel. (2025, 22 Juli). Beda Data Soal KM Barcelona Terbakar: Manifest 280 Penumpang, Korban 580 Orang. Detik. <https://www.detik.com/sulsel/berita/d-8022736/> (diakses pada tanggal 10 November 2025, pukul 19.45 WIB).

Namun, dalam praktiknya, penerapan tanggung gugat pengangkut atas kecelakaan kapal laut terhadap penumpang yang tidak tercantum di *Manifest* sering kali menemui kendala. Permasalahan tersebut adalah mengenai kedudukan hukum penumpang yang telah memiliki tiket secara sah sehingga telah terikat dalam perjanjian pengangkutan dengan perusahaan pelayaran namun, karena kelalaian administratif pihak pengangkut, nama penumpang tersebut tidak tercantum dalam *manifest* kapal. Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum, khususnya apabila terjadi kecelakaan kapal, karena pencocokan data korban dengan *manifest* menjadi dasar utama dalam penentuan hak atas santunan maupun ganti rugi. Hal ini juga disebabkan oleh kurangnya pengetahuan masyarakat tentang *Manifest* penumpang sebagai dokumen wajib, minimnya pengawasan ketat terhadap kepatuhan pengangkut, serta kesulitan dalam proses klaim ganti rugi karena kedudukan hukum penumpang tidak terdaftar yang sering dianggap sebagai pelanggaran.

Oleh karena itu, penelitian ini secara spesifik memfokuskan pembahasan pada tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang telah memenuhi kewajibannya dengan membeli tiket, namun tidak tercatat dalam *manifest* kapal akibat kelalaian perusahaan pelayaran, serta bagaimana perlindungan hukum yang seharusnya diberikan kepada penumpang tersebut dalam hal terjadi kecelakaan kapal laut. Serta dilanjutkan juga dengan mengkaji lebih lanjut mengenai bentuk tanggung gugat pengangkut dan penerapan *asas fault liability principle* untuk memastikan bahwa perlindungan hukum bagi penumpang kapal laut dapat terwujud dengan baik sesuai ketentuan UU Pelayaran.

Berdasarkan serangkaian uraian yang telah dipaparkan di atas, penulis memiliki ketertarikan untuk mengkaji secara lebih mendalam mengenai bentuk tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest* pada peristiwa kecelakaan kapal laut, khususnya ditinjau dari perspektif asas *fault liability principle* sebagaimana diatur dalam ketentuan hukum pengangkutan laut yang berlaku di Indonesia, yang kemudian penulis angkat dalam bentuk karya ilmiah (skripsi) dengan judul: **“TANGGUNG GUGAT PENGANGKUT ATAS KECELAKAAN KAPAL LAUT DI INDONESIA TERHADAP PENUMPANG YANG TIDAK TERCANTUM DI *MANIFEST*”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan sebagaimana telah dikemukakan di atas, penulis merumuskan beberapa pokok permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan *asas fault liability principle* dalam menentukan kelalaian pihak pengangkut pada peristiwa kecelakaan kapal laut?
2. Bagaimana bentuk tanggung gugat pengangkut dalam kecelakaan kapal laut terhadap penumpang yang tidak tercantum di *Manifest*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis serta memahami penerapan *asas fault liability principle* dalam menentukan kelalaian pihak pengangkut pada peristiwa kecelakaan kapal laut.

2. Menganalisis serta memahami bentuk tanggung gugat pengangkut dalam kecelakaan kapal laut terhadap penumpang yang tidak tercantum di *Manifest*.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini diharapkan mampu memberikan manfaat, baik secara akademis maupun praktis. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Akademis

Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya dalam bidang hukum pengangkutan laut, serta menambah wawasan dan pemahaman bagi masyarakat maupun seluruh pihak yang berkepentingan dalam mengkaji permasalahan yang diteliti.

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi wadah bagi penulis dalam mengimplementasikan teori-teori hukum yang telah diperoleh selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur, khususnya yang berkaitan dengan hukum pengangkutan laut.
2. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori khususnya terkait asas *fault liability principle*. Dengan meneliti dan menganalisis aturan-aturan yang termuat dalam UU Pelayaran, untuk kemudian mendapatkan pemahaman yang mendalam mengenai tanggung gugat pengangkut atas penumpang tidak tercantum dalam *Manifest* dan penerapan *asas fault liability principle*, penelitian ini

diharapkan dapat memberikan pemahaman tanggung gugat pengangkut, serta tanggung jawab dari pihak-pihak terkait dalam memberikan perlindungan hukum bagi para penumpang kapal laut.

3. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi ilmiah terhadap perkembangan literatur di bidang hukum perdata, terutama yang menyangkut permasalahan hukum pengangkutan laut di Indonesia.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi para pemangku kepentingan, baik pengangkut, otoritas pelabuhan, maupun aparat penegak hukum, dalam menangani kasus kecelakaan kapal laut yang melibatkan penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest*. Di samping itu, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memahami dan menerapkan ketentuan-ketentuan dalam UU Pelayaran secara tepat dan proporsional, khususnya yang berkaitan dengan tanggung gugat pengangkut dan perlindungan hukum terhadap penumpang.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi dan rujukan bagi kalangan akademisi, peneliti, maupun mahasiswa yang hendak melakukan penelitian lebih lanjut mengenai permasalahan serupa atau permasalahan lain yang berkaitan dengan hukum pengangkutan laut di Indonesia.

1.5 Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran yang telah dilakukan, permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini belum pernah dikaji secara spesifik oleh peneliti-peneliti terdahulu. Permasalahan yang menjadi objek penelitian ini memiliki kebaruan (*novelty*) tersendiri serta memiliki perbedaan yang substantif dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Oleh karena itu, penulis mencantumkan beberapa penelitian terdahulu yang relevan guna menunjukkan orisinalitas penelitian ini, sebagai berikut:

No.	Skripsi	Rumusan Masalah	Persamaan	Perbedaan
1.	Anandya Elsa Arira, Judul "Tanggung Gugat Pemilik Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal <i>MV Soul of Luck</i> ", Universitas Airlangga, Tahun 2020.	1. Bagaimana penerapan peraturan kecelakaan kapal di Indonesia? 2. Bagaimana tanggung gugat pada insiden kecelakaan kapal <i>MV Soul of Luck</i> ?	Kedua penelitian memiliki kesamaan dalam mengkaji persoalan tanggung gugat pihak pengangkut/pemilik kapal terhadap penumpang akibat terjadinya kecelakaan kapal laut dalam kerangka hukum pengangkutan di Indonesia.	Penelitian terdahulu berfokus pada analisis tanggung gugat pemilik kapal atas kecelakaan kapal <i>MV Soul of Luck</i> secara umum tanpa membedakan status penumpang, sedangkan penelitian penulis secara spesifik mengkaji bentuk tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum di <i>Manifest</i> kapal serta menganalisis penerapan peraturan perundang-undangan di Indonesia dan asas <i>fault liability principle</i> atas perlindungan hukum bagi penumpang tersebut berdasarkan UU Pelayaran.
2.	Ahmad Suyudi, Judul "Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. PELNI Terhadap Penumpang", Departemen	1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dengan adanya kewajiban	Memiliki persamaan dalam hal pembahasan mengenai tanggung jawab/gugat pengangkut	Terdapat perbedaan yaitu penelitian terdahulu berfokus pada tanggung jawab PT. PELNI selaku pengangkut dalam memenuhi standar keselamatan laik laut (<i>seaworthiness</i>) serta

	Hukum Keperdataan, Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin Makassar, Tahun 2017.	<p>laik berlayar kapal?</p> <p>2. Bagaimana pelaksanaan hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak membayar tiket?</p>	transportasi laut terhadap penumpang yang tidak memiliki tiket/karcis (penumpang ilegal) serta kaitannya dengan kewajiban pengangkut berdasarkan UU Pelayaran.	<p>hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak membayar tiket dengan metode empiris di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar, sedangkan penelitian penulis terfokus pada bentuk tanggung gugat pengangkut atas kecelakaan kapal laut terhadap penumpang yang tidak tercantum di <i>Manifest</i> serta penerapan peraturan perundang-undangan di Indonesia dan asas <i>fault liability principle</i> atas perlindungan hukum bagi penumpang tersebut berdasarkan UU Pelayaran.</p>
3.	Rosanti, Judul "Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)", Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Tahun 2023.	<p>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?</p> <p>2. Bagaimana penegakan hukum otoritas Syahbandar</p>	Memiliki persamaan dengan penelitian penulis dalam hal pembahasan mengenai kedudukan hukum penumpang angkutan laut yang tidak memiliki karcis/tiket sehingga tidak tercatat di <i>manifest</i> kapal, serta kaitannya dengan perlindungan hukum dan	Terdapat perbedaan yaitu penelitian terdahulu berfokus pada aspek penegakan hukum oleh otoritas pelabuhan (Syahbandar) terhadap penumpang tanpa karcis dalam rangka memitigasi risiko kecelakaan, dengan pendekatan yuridis empiris di Pelabuhan Baru Sapeken, sedangkan penelitian penulis terfokus pada bentuk tanggung gugat pengangkut atas kecelakaan kapal laut terhadap penumpang yang tidak tercantum di <i>Manifest</i> serta penerapan peraturan perundang-undangan di Indonesia dan asas <i>fault liability principle</i> atas perlindungan hukum bagi penumpang tersebut

		terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut?	keselamatan penumpang berdasarkan UU Pelayaran.	berdasarkan UU Pelayaran.	UU
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	---------------------------	----

Tabel 1.1 Pembaharuan Penulisan (*Novelty*)

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis dan Sifat Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah penelitian hukum normatif (*normative legal research*). Penelitian hukum normatif merupakan suatu proses ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya, yakni dengan mengkaji dan menganalisis norma-norma hukum, asas-asas hukum, serta doktrin-doktrin hukum guna menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. Pemilihan metode penelitian hukum normatif dalam penelitian ini didasarkan pada kebutuhan untuk mengkaji kaidah dan norma hukum yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan, khususnya UU Pelayaran beserta peraturan pelaksanaannya, yang berkaitan dengan tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest* pada peristiwa kecelakaan kapal laut.

Dalam penelitian ini, penulis melakukan analisis terhadap rumusan masalah dengan berpedoman pada norma-norma dan kaidah hukum yang relevan, kemudian menguraikannya secara mendalam dan sistematis. Adapun sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif-analitis, yakni penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan secara cermat dan sistematis fakta-fakta hukum serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan objek penelitian, untuk selanjutnya dianalisis secara mendalam guna menjawab permasalahan yang diteliti. Temuan-temuan yang diperoleh melalui studi kepustakaan dianalisis dan dibahas secara komprehensif oleh penulis, sehingga pada akhirnya dapat dirumuskan kesimpulan serta rekomendasi hukum atas kajian yang telah dilakukan.⁴

1.6.2 Pendekatan

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan dua pendekatan penelitian. Pendekatan pertama yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yakni pendekatan yang dilakukan dengan menelaah seluruh regulasi dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang memiliki relevansi dengan isu hukum yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian ini. Melalui pendekatan ini, penulis mengkaji secara sistematis berbagai undang-undang dan peraturan yang berlaku di bidang hukum pengangkutan laut guna memperoleh landasan yuridis yang komprehensif terkait permasalahan

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, Hlm. 35.

tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest* pada peristiwa kecelakaan kapal laut.⁵ Hasil kajian kemudian digunakan sebagai opini hukum untuk menyarankan tindakan yang harus diambil guna menjawab permasalahan yang diteliti. Pada pendekatan ini yang penulis gunakan sebagai acuan ialah UU Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Kedua pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan konseptual merupakan pendekatan yang ditinjau dari doktrin-doktrin dan pandangan-pandangan yang berkembang dalam ilmu hukum guna menjawab isu-isu hukum dalam suatu penelitian hukum.⁶

1.6.3 Bahan Hukum

Dalam penelitian hukum normatif, bahan hukum yang dipergunakan dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kategori, yakni bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Adapun penjelasan masing-masing bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang terdiri atas peraturan yang memiliki kekuatan yang mengikat secara umum, dimana di dalamnya meliputi peraturan perundang-undangan, catatan resmi, serta

⁵ Dr. Muhaimin, SH., M.Hum., *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, Mataram, 2020, Hlm. 56.

⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, Hlm. 93-95.

putusan-putusan lembaga legislatif maupun yudikatif. Adapun bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum, namun berfungsi memberikan penjelasan, penafsiran, dan uraian terhadap bahan hukum primer sehingga dapat membantu peneliti dalam memahami dan menganalisis permasalahan yang diteliti. Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:⁷

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

⁷Johnny Ibrahim, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, 2006, Hlm. 392.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang berfungsi memberikan petunjuk maupun penjelasan pelengkap terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier berperan dalam memberikan kemudahan pemahaman atas istilah-istilah dan konsep-konsep yang terdapat dalam bahan hukum primer maupun sekunder, sehingga bahan hukum tersier bersifat komplementer terhadap kedua bahan hukum sebelumnya. Adapun bahan hukum tersier yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Kamus Hukum;
- b. Kamus Besar Bahasa Indonesia; serta
- c. Situs internet yang relevan dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

1.6.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan (*library research*). Studi kepustakaan merupakan suatu metode pengumpulan data yang dilakukan melalui penelusuran bahan-bahan tertulis dengan mempergunakan teknik analisis isi (*content analysis*).⁸ Pengumpulan bahan hukum dilaksanakan melalui serangkaian kegiatan yang meliputi penelusuran, pembacaan, identifikasi, serta pengkajian terhadap bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Bahan-bahan hukum dimaksud bersumber dari peraturan perundang-undangan,

⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 2007, Hlm. 22.

pendapat para ahli hukum, literatur-literatur hukum, buku-buku elektronik, dokumen resmi, publikasi ilmiah, serta hasil-hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan permasalahan tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest* pada peristiwa kecelakaan kapal laut. Adapun lokasi yang dipilih oleh penulis untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini adalah Perpustakaan Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur.

1.6.5 Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum yang telah dihimpun melalui studi kepustakaan selanjutnya dianalisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif, yakni melalui teknik interpretasi atau penafsiran terhadap bahan-bahan hukum yang relevan. Proses analisis dimulai dengan melakukan penafsiran terhadap seluruh bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang berkaitan dengan pokok permasalahan penelitian. Selanjutnya, bahan hukum tersebut dikualifikasikan sesuai dengan relevansinya terhadap rumusan masalah, untuk kemudian disusun secara sistematis sehingga lebih mudah dipahami dan dianalisis.⁹ Metode penafsiran yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua metode, yaitu:

1. Penafsiran gramatikal, yaitu penafsiran yang dilakukan berdasarkan tata bahasa dan makna kata-kata yang digunakan oleh pembentuk undang-undang dalam merumuskan suatu ketentuan

⁹ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, Hlm. 93.

peraturan perundang-undangan, guna menemukan maksud dan kehendak yang terkandung di dalamnya.¹⁰

2. Penafsiran sistematis, yaitu penafsiran yang dilakukan dengan cara menghubungkan suatu ketentuan pasal dengan ketentuan pasal lainnya dalam peraturan perundang-undangan yang bersangkutan maupun dengan peraturan perundang-undangan lain yang terkait, termasuk dengan membaca dan memahami bagian penjelasan suatu peraturan perundang-undangan, sehingga diperoleh pemahaman yang utuh dan komprehensif atas norma hukum yang dikaji.

Melalui penggunaan kedua metode penafsiran tersebut, bahan hukum yang telah dikumpulkan kemudian ditelaah dan dianalisis secara mendalam sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Selanjutnya, penarikan kesimpulan dilakukan dengan menggunakan metode deduktif, yakni suatu cara berpikir yang bertolak dari proposisi-proposisi yang bersifat umum untuk kemudian ditarik kesimpulan secara khusus mengenai tanggung gugat pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest* dalam kasus kecelakaan kapal laut ditinjau berdasarkan UU Pelayaran.

1.6.7 Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun dengan menggunakan sistematika penulisan yang terstruktur guna memberikan gambaran secara menyeluruh dan sistematis terhadap pembahasan permasalahan yang diteliti. Adapun

¹⁰ R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, Hlm. 100.

penelitian ini diangkat dengan judul **“TANGGUNG GUGAT PENGANGKUT ATAS KECELAKAAN KAPAL LAUT DI INDONESIA TERHADAP PENUMPANG YANG TIDAK TERCANTUM DI *MANIFEST*”**. Guna memberikan gambaran yang menyeluruh dan terstruktur mengenai pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, penulis menyusun sistematika penulisan yang terbagi ke dalam 4 (empat) bab, dengan uraian sebagai berikut:

Bab I, pada bab ini akan menyajikan gambaran umum secara komprehensif mengenai topik serta arah pembahasan utama penelitian. Bab pendahuluan memuat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, metode penelitian, serta tinjauan pustaka yang digunakan sebagai kerangka acuan dalam penelitian ini. Bab ini dimaksudkan sebagai pengantar guna memberikan pemahaman awal kepada pembaca mengenai permasalahan hukum yang dikaji dalam skripsi ini, yakni berkaitan dengan tanggung gugat pengangkut atas kecelakaan kapal laut di Indonesia terhadap penumpang yang tidak tercantum di *Manifest*.

Bab II, memuat pembahasan terhadap rumusan masalah kedua. Uraian dalam bab ini difokuskan pada analisis mengenai penerapan asas tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability principle*) sebagai dasar dalam menilai dan menentukan unsur kelalaian pihak pengangkut pada peristiwa kecelakaan kapal laut. Bab ini dibagi menjadi dua subbab dan secara khusus mengkaji bagaimana kelalaian pengangkut dinilai

berdasarkan asas *fault liability principle* sebagai landasan penentuan tanggung gugat pengangkut dalam kecelakaan kapal laut.

Bab III, merupakan bab yang memuat pembahasan terhadap rumusan masalah kesatu, yang terdiri atas 2 (dua) subbab. Subbab kesatu menguraikan mengenai kedudukan hukum penumpang yang tercantum maupun yang tidak tercantum dalam *manifest* pada kasus kecelakaan kapal laut. Subbab kedua menganalisis bentuk tanggung gugat yang dapat dibebankan kepada pengangkut terhadap penumpang yang tidak tercantum dalam *manifest* pada peristiwa kecelakaan kapal laut sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran.

Bab IV, merupakan bab terakhir yang terdiri atas 2 (dua) subbab, yakni kesimpulan dan saran. Subbab kesimpulan memuat intisari dari hasil pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya. Subbab saran berisi rekomendasi yang relevan dengan permasalahan yang telah diteliti, yang diharapkan dapat memberikan manfaat serta kontribusi positif baik secara teoretis maupun praktis bagi masyarakat.

1.7 Tinjauan Pustaka

1.7.1 Tinjauan Umum Tentang Tanggung gugat

1.7.1.1 Pengertian Tanggung gugat

Tanggung gugat dalam hukum perdata terdiri dari dua jenis yakni tanggung gugat atas dasar wanprestasi dan tanggung gugat atas dasar perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatigedaad*). Tanggung gugat atas dasar wanprestasi lahir dari suatu hubungan kontrakual antara seorang dengan orang lain. Sedangkan

tanggung gugat atas dasar perbuatan melanggar hukum (PMH) lahir dari perbuatan seseorang yang menimbulkan kerugian kepada orang lain.¹¹

Dalam konteks hukum perdata Indonesia, tanggung gugat berakar pada ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata yang menyatakan bahwa seseorang yang melakukan PMH yang merugikan orang lain wajib mengganti kerugian tersebut. Tanggung gugat mencakup unsur adanya kerugian, perbuatan yang melanggar hukum, dan hubungan sebab akibat antara perbuatan dan kerugian.¹²

Tanggung gugat (*liability/aansprakelijkheid*) merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab. Pengertian tanggung gugat merujuk kepada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi/ ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum.¹³

Pengertian tanggung gugat menurut sejumlah literatur hukum adalah bentuk spesifik dari tanggung jawab (*liability*) yang menyatakan kewajiban untuk menanggung dan mengganti kerugian yang diakibatkan oleh kesalahan atau PMH. Tanggung gugat menuntut adanya pembuktian kesalahan atau kelalaian

¹¹ Riedel Timothy Runtuuwu, Olga A. Pangkerego, Dan Roy V. Karamoy, "Kajian Terhadap Tanggung Gugat Karena Wanprestasi Dan Perbuatan Melanggar Hukum Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata," *Lex Privatum*, Vol. X, No. 1, Januari 2022, Hlm. 240.

¹² Dina Paramitha Hefni Putri Dan Stevanus Roy Hendrayanto, "Batas Tanggung Gugat Pengangkut Apabila Terjadi Kecelakaan Kapal Dengan Pengguna Jasa Angkutan Perairan Sungai Mahakam Kalimantan Timur," *Jurnal Legalitas*, Vol. 3, No. 2, Desember 2018, Hlm. 99.

¹³ Deny Pala'langan, "Tanggung Gugat Perusahaan Penerbangan Terhadap Kehilangan Barang Bagasi Penumpang," *Lex Et Societatis*, Vol. V, No. 3, Mei 2017, Hlm. 91.

pihak tergugat serta adanya kerugian yang nyata dialami oleh pihak penggugat. Selain berdasarkan prinsip kesalahan, dalam perkembangannya juga dikenal tanggung gugat berdasarkan praduga bersalah dalam beberapa kasus tertentu. Pihak yang melakukan kerugian harus dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum dan wajib memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan. Pelaksanaannya dapat dipaksakan dengan suatu hukuman atau sanksi.¹⁴

Menurut Peter Mahmud Marzuki pengertian tanggung gugat merujuk kepada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum.¹⁵ Seseorang misalnya harus membayar ganti kerugian kepada orang atau badan hukum lain karena telah melakukan PMH sehingga menimbulkan kerugian bagi orang atau badan hukum lain tersebut. Istilah tanggung gugat berada dalam ruang lingkup hukum privat. Pemikiran tersebut tidak jauh berbeda dengan pendapat ahli hukum perdata yaitu J.H. Nieuwenhuis, bahwa tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat pelanggaran norma.¹⁶ Perbuatan

¹⁴ Dwi Alfianto, Ali Rido, Dan Geraldo Valento Wijaya, "Pertanggungjawaban Perdata Dan Tanggung Gugat Dalam Perkara Wanprestasi Dan Perbuatan Melawan Hukum," *Jurnal Pengabdian Masyarakat: Pemberdayaan, Inovasi Dan Perubahan (Jurnal JPM)*, Vol. 4, No. 6, November 2024, Hlm. 1.

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, Hlm. 35.

¹⁶ J.H. Nieuwenhuis, *Hoofdstuken Verbintenissenrecht*, Terjemahan Djasadin Saragih, Surabaya, 1985, H.118.

melanggar norma tersebut dapat terjadi disebabkan oleh PMH, atau wanprestasi. Lebih jauh Nieuwenhuis menguraikan bahwa tanggung gugat itu bertumpu pada dua tiang, yaitu pelanggaran hukum dan kesalahan.¹⁷

1.7.1.2 Jenis-Jenis Tanggung gugat

Tanggung gugat dalam hukum perdata Indonesia memiliki beberapa bentuk yang utama, antara lain tanggung gugat berdasarkan kesalahan (*schuldansprakelijkheid*) yang mengharuskan pembuktian adanya kesalahan atau kelalaian dari pihak tergugat dalam menimbulkan kerugian. Selain itu, ada juga tanggung gugat tanpa kesalahan (*onverschuldigde betaling* atau *strict liability*) yang berlaku dalam beberapa kasus khusus di mana kerugian harus diganti tanpa harus membuktikan kesalahan, misalnya dalam hubungan antara majikan dan pekerja atau dalam tanggung jawab produk. Bentuk tanggung gugat juga dapat muncul dari pelanggaran kontrak (wanprestasi), di mana pihak yang gagal memenuhi janji harus bertanggung jawab mengganti kerugian yang ditimbulkan, Kewajiban ini muncul ketika terjadi PMH, adanya kelalaian, atau tidak dipenuhinya suatu prestasi dalam hubungan perjanjian. Terdapat beberapa klasifikasi tentang tanggung gugat yang diantaranya:¹⁸

¹⁷ Paulus Aluk Fajar Dwi Santo, (2016, 31 Mei). Mempertanyakan Konsepsi 'Tanggung Gugat'. Rubric of Faculty Members – Business Law BINUS University. <https://business-law.binus.ac.id/2016/05/31/mempertanyakan-konsepsi-tanggung-gugat/> (diakses pada tanggal 12 November 2025, pukul 07.45 WIB).

¹⁸ Desy Ramadhani Pratini, “Tanggung Gugat Akun Media Sosial Tanpa Identitas Asli Atas Perbuatan Melanggar Hukum,” *Jurist-Diction*, Vol. 4, No. 6, November 2021, Hlm. 2282-2285.

1. Tanggung gugat berdasarkan kesalahan

Tanggung gugat berdasarkan kesalahan ini bentuk representasi dari ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara, bahwa tanggung gugat ada pada si pelaku yang telah menimbulkan kerugian pada orang lain, dan hal tersebut atas kesalahannya. Artinya, jika terdapat kerugian yang dirasakan oleh korban atau penderita, pelaku PMH memiliki tanggung gugat hanya sebatas pada kesalahan yang diperbuat. Tanggung gugat berdasarkan wanprestasi atau pelanggaran perjanjian.

2. Tanggung gugat yang dipertajam

- a. Tanggung Gugat Kesalahan Dengan Pembalikan Beban Pembuktian.

Pengaturan mengenai tanggung gugat ini diatur dalam ketentuan Pasal 1367 ayat (2) dan ayat (5) serta Pasal 1368 KUHPerdara. Pasal 1367 ayat (2) KUHPerdara menyebutkan bahwa: “Orang tua dan wali bertanggung jawab tentang kerugian, yang disebabkan oleh anak-anak belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua atau wali”.

- b. Tanggung gugat risiko

Tanggung gugat ini telah diatur dalam ketentuan pasal 1367 ayat (3) KUHPerdara. Secara garis besar tanggung gugat ini dimaksudkan sebagai majikan yang

menanggung risiko atas apa yang PMH yang dilakukan oleh pegawai yang bekerja untuk kepentingannya, dimana atas hal tersebut menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga.

3. Tanggung gugat luka dan kematian

Tanggung gugat luka diatur dalam ketentuan Pasal 1371 KUHPerdara, yang pada intinya menjelaskan untuk setiap orang baik dengan sengaja maupun kurang kehati-hatian melakukan suatu perbuatan yang menyebabkan pihak ketiga terluka pada badannya, ia memiliki kewajiban untuk memberikan ganti kerugian juga pembayaran rasa sakit yang diderita akibat luka, serta kerugian immateriil seperti halnya kesedihan yang disebabkan luka. Dalam pasal ini menerangkan bahwa penderita atau korban mendapat ganti kerugian tidak hanya berdasarkan kebutuhannya.

4. Tanggung gugat karena penghinaan

Dalam KUHPerdara penghinaan dan pencemaran nama baik diatur dalam ketentuan Pasal 1372-1380 KUHPerdara. Dikarenakan penghinaan termasuk bentuk khusus dari PMH. Berdasarkan perbuatan penghinaan, hal tersebut merupakan salah satu perbuatan dengan sengaja. Hal tersebut yang menjadi landasan Pasal 1372 KUHPerdara yang mengharuskan dalam gugatan terdapat unsur kesengajaan.

1.7.2 Tinjauan Umum tentang Pengangkut

1.7.2.1 Pengertian Pengangkut

Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Dengan demikian, pengangkut dapat dipahami sebagai penyelenggara kegiatan pengangkutan yang dalam praktiknya berkedudukan sebagai badan usaha di bidang jasa transportasi. Meskipun demikian, UU Pelayaran sebagai peraturan yang bersifat khusus tidak memberikan definisi pengangkut secara eksplisit. Namun, dalam penjelasan umum UU tersebut dinyatakan bahwa ketentuan dalam KUHD tetap berlaku, khususnya yang berkaitan dengan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pengertian pengangkut sendiri dapat ditemukan dalam KUHD, yaitu pada Pasal 466 yang menyatakan bahwa pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri, baik melalui sewa kapal berdasarkan waktu atau perjalanan, maupun melalui suatu perjanjian, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang secara keseluruhan atau sebagian melalui laut. Selain itu, Pasal 521 KUHD juga menjelaskan bahwa pengangkut dalam konteks usaha adalah pihak yang mengikatkan diri, baik melalui perjanjian pencarteran berdasarkan waktu atau perjalanan, maupun

perjanjian lainnya, untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Ditinjau dari para pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Dengan demikian, pengangkut dapat diartikan sebagai penyedia jasa pengangkutan yang, dari segi kedudukannya, pada umumnya berbentuk badan usaha yang bergerak di bidang transportasi.¹⁹

1.7.2.2 Hak dan Kewajiban Pengangkut Laut

a. Hak Pengangkut

Hak pengangkut merupakan segala sesuatu yang secara hukum berhak diperoleh oleh pengangkut sebagai penyelenggara jasa angkutan laut. Hak tersebut antara lain adalah hak untuk menerima pembayaran ongkos angkut dari penumpang sebagai imbalan atas jasa pengangkutan yang telah diberikan. Pembayaran ongkos angkut ini merupakan bentuk prestasi dari pihak penumpang dalam perjanjian pengangkutan. Selain itu, pengangkut juga memiliki hak untuk menetapkan syarat-syarat pengangkutan, selama tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, seperti ketentuan mengenai barang bawaan, kapasitas

¹⁹ Putra Halomoan HSB, 'Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang Dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian', *Al-IHKAM Jurnal Hukum Keluarga Jurusan Ahwal Al-Syakhshiyah Fakultas Syariah IAIN Mataram*, Vol. 13, No. 2, Desember 2021, Hlm. 151-153.

penumpang, serta tata tertib di atas kapal. Pengangkut sebagai penyedia jasa angkutan memiliki beberapa hak yang dilindungi oleh hukum, antara lain:

1. Hak untuk menerima pembayaran ongkos angkut.
Pengangkut berhak memperoleh imbalan atas jasa pengangkutan yang telah diberikan kepada penumpang atau pemilik barang.
2. Hak untuk menolak pengangkutan apabila tidak memenuhi syarat yang ditentukan, seperti tidak memiliki tiket, melanggar ketentuan keselamatan, atau membahayakan keamanan pelayaran.
3. Hak untuk menetapkan ketentuan pengangkutan seperti syarat-syarat pengangkutan sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
4. Hak untuk memperoleh perlindungan hukum apabila pengangkut telah melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, pengangkut berhak memperoleh perlindungan hukum dari tuntutan yang tidak berdasar.

b. Kewajiban Pengangkut

Kewajiban utama pengangkut adalah menjamin keselamatan dan keamanan penumpang sejak penumpang naik ke kapal sampai tiba di tempat tujuan. Kewajiban ini ditegaskan dalam Pasal 40 ayat (1) UU Pelayaran, yang

menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut.

Pengangkut juga berkewajiban untuk menyediakan kapal yang laik laut, yaitu kapal yang telah memenuhi persyaratan teknis dan administratif sesuai standar keselamatan pelayaran. Selain itu, pengangkut wajib menyediakan nakhoda dan anak buah kapal (ABK) yang cakap, kompeten, serta memiliki sertifikat yang sah, karena keselamatan pelayaran sangat bergantung pada kualitas sumber daya manusia yang mengoperasikan kapal. Pengangkut juga wajib mematuhi seluruh ketentuan keselamatan pelayaran, termasuk kewajiban pencatatan penumpang dalam *manifest*, tidak mengangkut melebihi kapasitas, serta menyediakan perlengkapan keselamatan.

Apabila pengangkut lalai dalam menjalankan kewajiban-kewajiban tersebut dan kelalaian tersebut mengakibatkan kecelakaan kapal serta menimbulkan kerugian bagi penumpang, maka kewajiban tersebut berubah menjadi tanggung gugat pengangkut, yaitu kewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan berdasarkan ketentuan hukum perdata.

1.7.3 Tinjauan Tentang Penumpang Kapal

1.7.3.1 Pengertian Penumpang Kapal

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penumpang diartikan sebagai seseorang yang menggunakan atau menaiki sarana transportasi, seperti kereta, kapal, maupun alat angkut lainnya, untuk melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu. Pengertian ini menekankan pada posisi penumpang sebagai pihak yang berada dalam sarana transportasi tanpa memiliki peran sebagai pengemudi atau operator.²⁰ Sementara itu, menurut Abdulkadir Muhammad, penumpang adalah pihak yang mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan dengan kewajiban untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Definisi ini menunjukkan adanya hubungan hukum antara penumpang dengan pihak pengangkut yang didasarkan pada perjanjian serta adanya hak dan kewajiban masing-masing pihak.²¹

Menurut Pasal 341 ayat (5) KUHD, penumpang diartikan sebagai setiap orang yang berada di atas kapal, dengan pengecualian terhadap nakhoda. Ketentuan ini menegaskan bahwa pada dasarnya seluruh individu yang berada di kapal dapat dikategorikan sebagai penumpang, sepanjang tidak memiliki kedudukan sebagai pimpinan kapal. Sementara itu, dalam

²⁰ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset Dan Teknologi.

²¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet. V, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, Hlm. 338.

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, khususnya pada Pasal 1 ayat (19), penumpang didefinisikan sebagai setiap orang yang melakukan pelayaran dan berada di atas kapal selain awak kapal, serta tidak termasuk anak yang berusia kurang dari 1 (satu) tahun. Pengaturan ini menunjukkan adanya batasan yang lebih rinci mengenai siapa saja yang dapat diklasifikasikan sebagai penumpang dalam konteks penyelenggaraan pelayaran.

Penumpang merupakan individu atau sekelompok orang yang menggunakan jasa transportasi untuk melakukan perjalanan tertentu dengan membayar sejumlah biaya kepada pihak pengangkut. Dengan demikian, penumpang adalah pihak yang telah membeli tiket sebagai bukti adanya hubungan hukum antara dirinya dengan penyedia jasa transportasi. Pembelian tiket tersebut menunjukkan bahwa penumpang melakukan perjalanan dengan menggunakan sarana transportasi yang disediakan oleh perusahaan pengangkutan atau perusahaan niaga, serta terikat pada ketentuan dan perjanjian yang berlaku sebagaimana tercantum dalam tiket selama berlangsungnya perjalanan. Hal ini menegaskan bahwa antara penumpang dan pengangkut terdapat hubungan kontraktual yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak.

Istilah penumpang secara implisit didefinisikan KUHD yang menyatakan bahwa penumpang adalah orang yang diangkut

oleh pengangkut berdasarkan perjanjian pengangkutan di mana pengangkut berkewajiban untuk mengangkut orang tersebut dari satu tempat ke tempat lain dengan imbalan jasa dan menjamin keselamatan orang tersebut selama dalam perjalanan. Meskipun KUHD tidak memuat definisi langsung mengenai penumpang dalam bentuk pasal khusus, namun pengertian penumpang dalam konteks KUHD dapat diambil dari ketentuan-ketentuan mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab pengangkut yang berkenaan dengan pengangkutan orang.²²

1.7.3.2 Kewajiban Penumpang Kapal

Dalam perspektif hukum dan peraturan transportasi, khususnya pada transportasi laut, kewajiban penumpang merupakan bentuk tanggung jawab hukum yang harus dipenuhi oleh setiap individu yang menggunakan jasa angkutan. Kewajiban tersebut dimaksudkan untuk menjamin terciptanya keselamatan, keamanan, kenyamanan, serta kelancaran operasional transportasi, baik bagi penumpang itu sendiri, penumpang lainnya, awak kapal, maupun pihak penyelenggara angkutan. Dalam ketentuan UU Pelayaran, kewajiban penumpang kapal tidak diatur secara eksplisit, melainkan tersirat dalam beberapa pasal yang berkaitan dengan penyelenggaraan pelayaran. Oleh

²² Herman Susetyo, "Tanggung Jawab Nakhoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia", *Masalah-Masalah Hukum*, Vol. 39, No. 1, 2010, Hlm. 11.

karena itu, kewajiban penumpang dapat dipahami melalui ketentuan-ketentuan tersebut, di antaranya sebagai berikut:

1. Mematuhi peraturan keselamatan pelayaran, termasuk mengikuti instruksi awak kapal dalam situasi normal maupun keadaan darurat.
2. Memiliki tiket atau dokumen perjalanan yang sah sebagai bukti adanya hubungan hukum dengan pihak pengangkut.
3. Memberikan data diri yang benar dan lengkap kepada pihak pengangkut untuk kepentingan administrasi dan keselamatan.
4. Menjaga ketertiban dan keamanan selama pelayaran serta tidak melakukan tindakan yang dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain.
5. Mematuhi ketentuan terkait barang bawaan, termasuk larangan membawa barang berbahaya, ilegal, atau yang dilarang oleh peraturan perundang-undangan.
6. Mengikuti prosedur naik dan turun kapal sesuai ketentuan, termasuk mematuhi waktu keberangkatan dan aturan di pelabuhan.
7. Menghormati hak penumpang lain serta awak kapal guna menciptakan kenyamanan selama perjalanan.
8. Tidak merusak fasilitas kapal serta menjaga sarana dan prasarana yang disediakan oleh pihak pengangkut.

1.7.3.3 Hak-Hak Penumpang Kapal

Dalam penyelenggaraan transportasi laut, penumpang memiliki sejumlah hak hukum yang melekat sebagai pengguna jasa angkutan. Hak-hak tersebut merupakan bentuk perlindungan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan di Indonesia, termasuk UU Pelayaran, guna menjamin keamanan, kenyamanan, serta keselamatan penumpang selama perjalanan. Pengaturan mengenai hak penumpang ini juga bertujuan untuk memberikan kepastian hukum dalam hubungan antara penumpang dengan pihak pengangkut. Oleh karena itu, terdapat beberapa hak yang dimiliki oleh penumpang kapal, antara lain sebagai berikut:

1. Hak untuk memperoleh keselamatan dan keamanan selama pelayaran, termasuk perlindungan dari risiko kecelakaan serta jaminan standar keselamatan yang telah ditetapkan.
2. Hak untuk memperoleh kenyamanan selama perjalanan sesuai dengan fasilitas yang disediakan oleh pihak pengangkut.
3. Hak untuk mendapatkan informasi yang jelas dan benar mengenai jadwal keberangkatan, kondisi perjalanan, serta layanan yang diberikan.
4. Hak untuk memperoleh pelayanan yang layak tanpa adanya diskriminasi.
5. Hak untuk mendapatkan ganti kerugian apabila terjadi kerugian, keterlambatan, kecelakaan, atau hal lain yang disebabkan oleh kelalaian pihak pengangkut.

6. Hak untuk memperoleh perlindungan hukum, termasuk jaminan asuransi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
7. Hak untuk menyampaikan keluhan atau pengaduan atas pelayanan yang diterima.

1.7.3.4 Pengertian *Manifest Kapal*

Manifest merupakan suatu dokumen yang berisi data lengkap mengenai penumpang, barang, atau muatan yang diangkut oleh sarana transportasi seperti kapal, pesawat udara, kereta api, maupun kendaraan darat lainnya. Dokumen ini digunakan sebagai sarana pendukung dalam administrasi, pengaturan logistik, serta untuk memenuhi ketentuan peraturan yang berlaku.²³

Manifest kapal adalah dokumen resmi yang berisi data lengkap terkait muatan, barang, dan penumpang yang diangkut selama perjalanan laut. Keberadaan dokumen ini sangat penting dalam kegiatan pelayaran karena berfungsi sebagai dasar dalam menunjang operasional, mempermudah proses pengawasan, serta memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum maritim, baik di tingkat nasional maupun internasional.²⁴

²³ Tempo. (n.d.). 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 10 November 2025, pukul 07.30 WIB).

²⁴ 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.

1.7.4 Tinjauan Tentang Kecelakaan Kapal

1.7.4.1 Pengertian Kecelakaan Kapal

Dalam kegiatan pelayaran, dikenal adanya peristiwa kecelakaan kapal yang merupakan kejadian di luar perkiraan dan dapat menimbulkan berbagai dampak merugikan. Dampak tersebut tidak hanya terbatas pada kerusakan sarana kapal, tetapi juga dapat mengakibatkan korban luka, kehilangan nyawa, serta menimbulkan pencemaran terhadap lingkungan laut. Bentuk kecelakaan kapal sangat beragam, antara lain berupa tabrakan antar kapal, kapal kandas, kebakaran, ledakan, hingga gangguan pada struktur kapal yang berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran. Selain itu, berbagai insiden lain yang berpotensi mengancam keselamatan penumpang, awak kapal, maupun lingkungan maritim juga termasuk dalam kategori kecelakaan kapal, yang diantaranya adalah:

1. Secara teknis, kecelakaan kapal dipandang sebagai kegagalan sistem atau kerusakan pada struktur maupun peralatan kapal yang mengakibatkan terganggunya fungsi operasional kapal.
2. Secara hukum, kecelakaan kapal merupakan peristiwa yang menimbulkan akibat hukum, seperti tanggung jawab, ganti kerugian, maupun sanksi terhadap pihak yang terkait.
3. Secara keselamatan pelayaran, kecelakaan kapal diartikan sebagai kejadian yang mengancam keselamatan jiwa manusia, keamanan kapal, serta muatan yang diangkut.

4. Secara lingkungan, kecelakaan kapal dilihat sebagai peristiwa yang berpotensi menimbulkan pencemaran laut dan kerusakan ekosistem maritim.
5. Secara operasional, kecelakaan kapal merupakan gangguan terhadap kelancaran kegiatan pelayaran yang dapat menyebabkan keterlambatan, kerugian ekonomi, maupun hambatan dalam distribusi.

1.7.4.2 Jenis Kecelakaan Kapal

Dalam ketentuan UU Pelayaran, pengertian kecelakaan kapal diatur secara khusus, yaitu sebagaimana tercantum dalam Pasal 245. Dalam ketentuan tersebut dijelaskan bahwa kecelakaan kapal merupakan suatu peristiwa yang terjadi pada kapal selama berlangsungnya kegiatan pelayaran yang berpotensi menimbulkan ancaman terhadap keselamatan kapal itu sendiri maupun keselamatan jiwa manusia di dalamnya. Pengaturan ini menunjukkan bahwa kecelakaan kapal tidak hanya dilihat dari terjadinya kerusakan, tetapi juga dari adanya potensi bahaya yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran. Adapun bentuk-bentuk kejadian yang termasuk dalam kategori kecelakaan kapal menurut ketentuan tersebut meliputi:

1. Kapal tenggelam, yaitu kondisi di mana kapal kehilangan daya apung sehingga tidak dapat lagi mengapung di permukaan air dan seluruh atau sebagian badan kapal berada di bawah

permukaan laut, yang dapat mengakibatkan kerugian material maupun korban jiwa.

2. Kapal terbakar, yaitu peristiwa terjadinya api di dalam atau pada bagian kapal yang dapat merusak struktur kapal, peralatan, maupun muatan, serta membahayakan keselamatan penumpang dan awak kapal.
3. Kapal bertabrakan, yaitu kejadian di mana kapal mengalami benturan dengan kapal lain, benda terapung, atau objek tetap seperti dermaga, yang dapat menyebabkan kerusakan fisik dan mengganggu keselamatan pelayaran.
4. Kapal kandas, yaitu keadaan ketika kapal terdampar atau tersangkut di dasar perairan, seperti karang atau pasir, sehingga tidak dapat melanjutkan pelayaran secara normal dan berpotensi menimbulkan kerusakan pada kapal.

Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal juga memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yang diatur di dalam Pasal 2 ayat (1), yang menyatakan bahwa kecelakaan kapal meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. 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*).