

TANGGUNG JAWAB NEGARA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM INDONESIA

¹Rahmi Erwin, ²Fahririn.

Fakultas Hukum, Ilmu Hukum, Universitas Ekasakti, Universitas Sahid
rahmierwin006@gmail.com

Abstrak

Peran laut yang tak kalah penting adalah sebagai sarana transportasi yang menghubungkan belahan bumi yang satu dengan belahan bumi yang lainnya. Transportasi lewat laut dengan alat angkut kapal laut menjadi transportasi utama karena dapat menjangkau daerah pedalaman dan menampung banyak orang/barang. Meskipun demikian, transportasi lewat laut tergolong beresiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak diinginkan di laut. International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut akibat aktivitas penggunaan laut. International Maritime Organization memiliki kewenangan dalam menentukan peraturan internasional tentang standar keselamatan, keamanan dalam mengatur segala aktivitas pelayaran internasional. Pada waktu terbentuknya International Maritime Organization, beberapa konvensi internasional penting telah dikembangkan seperti International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 tentang keselamatan jiwa di laut dan International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea (COLREGs) 1972 tentang tubrukan di laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana pengaturan tanggung jawab negara tentang pencegahan kecelakaan kapal di laut menurut hukum internasional dan implementasinya terhadap hukum nasional Indonesia. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah normatif. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan maka dapat dilakukan kesimpulan, tanggung jawab negara untuk mencegah terjadinya tabrakan kapal di laut dapat dilihat pada dua konvensi International Maritime Organization yaitu: International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 dan International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea 1972. Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut. Atas dasar itu, Indonesia melaksanakan kewajiban internasionalnya dengan mengundangkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kata kunci: Tanggung Jawab, Negara, Keselamatan Pelayaran.

Abstract

The role of the sea that is no less important is as a means of transportation that connects one hemisphere to the other. Transportation by sea using ships is the main means of transportation because it can reach inland areas and accommodate many people/goods. However, sea transportation is classified as high risk because there are many undesirable things at sea. The International Maritime Organization (IMO) is a special agency of the United Nations which is responsible for maintaining the safety and security of

shipping and preventing pollution of the marine environment due to marine use activities. The International Maritime Organization has the authority to determine international regulations regarding safety and security standards in regulating all international shipping activities. At the time of the formation of the International Maritime Organization, several important international conventions had been developed such as the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) on the safety of life at sea and the 1972 International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea (COLREGs) on collisions at sea. . This study aims to analyze how the regulation of state responsibility regarding the prevention of ship accidents at sea according to international law and its implementation to Indonesian national law. The method used in this research is normative. Based on the results of the research conducted, it can be concluded that the state's responsibility to prevent ship collisions at sea can be seen in two International Maritime Organization conventions, namely: the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 and the International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea. Sea 1972. Indonesia has ratified the convention. On that basis, Indonesia carried out its international obligations by enacting Law Number 17 of 2008 concerning Shipping.

Keywords: Responsibility, State, Shipping Safety.

1. PENDAHULUAN

Laut sebagai sarana transportasi yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain menjadi sangat penting secara ekonomi dilihat dari perspektif perpindahan barang dan jasa dengan kapal sebagai alat pengangkut. Meskipun saat ini telah terdapat berbagai macam moda transportasi,¹ transportasi lewat laut dengan alat angkut kapal laut masih menjadi primadona kegiatan jual-beli dan mempersingkat perpindahan orang dari satu tempat yang dituju. Meskipun demikian, transportasi lewat laut tergolong beresiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak diinginkan di laut. Moda transportasi kapal lewat sebagai sarana transportasi diperlukan kerangka hukum yang komprehensif mengenai keselamatan dan keamanan maritim.

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan

Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut akibat aktivitas penggunaan laut. IMO memiliki kewenangan dalam menentukan peraturan internasional tentang standar keselamatan, keamanan dalam mengatur segala aktivitas pelayaran internasional.² Perkembangan pertama dalam bidang keamanan ditandai dengan disepakatinya sebuah konvensi internasional yang dikenal dengan nama *on Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974. SOLAS salah satu ketentuan internasional yang sangat penting bagi keselamatan maritim yang disusun oleh IMO. Tujuan utama konvensi ini adalah untuk menentukan standar minimum konstruksi, perlengkapan, dan operasi kapal yang sesuai dengan keselamatan.

¹ Setidaknya ada lima macam moda transportasi dari perspektif perdagangan internasional, yaitu pesawat, kapal, truk, kereta api dan multimoda transportasi.

² International Maritime Organization, *Introduction to IMO*, diakses dalam <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

Sebagai negara kepulauan yang telah mendapat pengakuan dunia internasional, maka kepentingan Internasional juga harus mendapatkan perhatian khusus sebagai dampak dari adanya pengakuan dimaksud. Amanat *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang mengatur laut sebagai obyek dengan mempertimbangkan seluruh aspek kehidupan dan kepentingan seluruh negara termasuk yang tidak berbatasan dengan laut guna pemanfaatan laut dengan seluruh potensi yang terkandung didalamnya bagi manusia, sangat berarti bagi Indonesia dalam menegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah perairannya.

Posisi strategis Indonesia yang berada diantara dua samudera yakni samudera Pasifik dan Hindia serta berada diantara dua benua yakni Benua Asia dan Australia menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas pelayaran global. Indonesia harus bisa memanfaatkan potensi sumber daya alam kelautan baik hayati maupun nonhayati yang sangat melimpah dan bermanfaat bagi kelangsungan hidup rakyat Indonesia.

Pemanfaatan, pengelolaan, dan pelestarian laut oleh masyarakat harus dilaksanakan dan dijalankan dengan jelas, bijak, dan tegas sesuai amanat Pasal 33 UUD 1945 yang mengatur tentang perekonomian, pemanfaatan sumber daya alam, dan prinsip perekonomian nasional³ dan demi meningkatkan kesejahteraan warga negara. Sehubungan dengan hal tersebut, terjaganya keselamatan dan keamanan maritim harus menjadi perhatian utama dalam menunjang kelancaran aktivitas pelayaran diperairan Indonesia. Upaya Indonesia untuk menjaga keselamatan pelayaran dituangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.

Tingkat kecelakaan kapal angkutan penumpang di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sepanjang tahun 2019 mencatat sebanyak 32 orang korban meninggal dan 43 korban hilang pada kecelakaan moda transportasi laut. KNKT juga menyebutkan identifikasi permasalahan keselamatan (Hazard) di angkutan pelayaran yang terjadi yaitu pada angkutan kapal tradisional meliputi kecelakaan yang melibatkan kapal angkutan penumpang, aspek pengawasan terhadap kapal tradisional angkutan penumpang, pengelolaan angkutan penumpang melalui kapal tradisional masih berisiko tinggi dan penanganan kondisi darurat di atas kapal tidak dijalankan dengan baik.⁴

Analisis kecelakaan menunjukkan bahwa untuk setiap kecelakaan ada faktor penyebab. Penyebab tersebut berasal dari alat mekanis dan lingkungan serta dari manusia itu sendiri. Kesalahan manusia sering disebut-sebut sebagai penyebab utama kecelakaan, baik sebagai operator maupun sebagai pengambil keputusan. Selain itu, sangat minimnya

³ Robiha J. Trisno, Robiha J. Trisno, dkk, *Hukum Maritim* (Jakarta: EGC, 2018), hlm. 13.

⁴ Berita Trans.com, *KNKT: Tahun 2019, 25 Kecelakaan Kapal, 32 Orang Meninggal & 43 Hilang*, <http://beritatrans.com/2019/12/19/knkt-tahun-2019-25-kecelakaan-kapal-32-orang-meninggal-43-hilang/>, diakses pada tanggal 09 Maret 2022, pukul 15.00 WIB.

sosialisasi untuk memberikan kesadaran akan keselamatan dalam bertransportasi yang berakibat pada kelalaian pengguna transportasi laut. Padahal dampak kecelakaan kapal di laut dapat menimbulkan korban jiwa orang lain dan kerugian harta benda yang seringkali tidak sedikit jumlahnya.

Kecelakaan dalam perjalanan harus menjadi tanggung jawab semua pihak yang terlibat dalam praktik pelayaran. Kecelakaan kapal yang terjadi semakin menunjukkan bahwa peraturan tentang pelayaran dalam negeri dan konvensi pelayaran internasional tidak ditaati, terutama yang berasal dari IMO dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut Undang-Undang Pelayaran). Pembinaan dalam bentuk peraturan, pemerintah melakukan tindakan pengaturan yang lebih bersifat proses prosedural yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis antara lain penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan dan prosedur termasuk persyaratan pelayaran. keselamatan dan keamanan serta perizinan. Pembinaan dalam pengendalian bentuk, pemerintah sama dengan pembinaan dalam bentuk regulasi yang menitikberatkan pada proses prosedural, namun pembinaan pengendalian pemerintah mengendalikan proses prosedural yang meliputi pemberian arahan, pembinaan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, dan pendampingan teknis. di bidang pengembangan dan operasi. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh negara dalam hal ini meliputi kegiatan pengawasan terhadap pembangunan dan penyelenggaraan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Penelitian sebelumnya yang pernah dilakukan dengan judul “Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran Terhadap Awak Kapal Dalam Perjanjian Kerja Laut Saat Terjadi Kecelakaan Kapal.” Penelitian tersebut dilakukan oleh Mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Gadjah Mada yang bernama Edward Nainggolan. Kesimpulan dari hasil penelitian tersebut bahwa perjanjian kerja laut belum memberikan hak awak kapal secara maksimal; Kedua, Perjanjian Kerja Laut harus dibuat dihadapan Syahbandar meskipun sudah ada perjanjian kerja yang dibuat oleh Perusahaan pelayaran dengan awak kapal, karena Perjanjian Kerja Laut merupakan syarat dimasukkannya awak kapal kedalam buku siji yang merupakan daftar awak kapal sesuai dengan jabatannya. Disamping sebagai syarat penyijilan Perjanjian Kerja Laut juga diperlukan untuk kelengkapan dokumen penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Kecelakaan kapal yang marak terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun konvensi pelayaran internasional, terutama konvensi-konvensi dari IMO dan UU Pelayaran. Pembinaan dalam bentuk pengaturan, pemerintah melakukan suatu tindakan yang bersifat mengatur yang lebih kepada proses prosedural yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Pembinaan dalam bentuk pengendalian, pemerintah sama halnya dengan pembinaan dalam bentuk pengaturan dimana di fokuskan pada proses prosedural, namun dipembinaan pengendalian pemerintah mengendali proses prosedural tersebut yang

meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Penelitian ini diperlukan untuk mengulas tanggung jawab negara terhadap kecelakaan

kapal di laut, dikaitkan dengan hukum internasional dan hukum Indonesia. Kecelakaan kapal di laut dalam tulisan ini mencakup kecelakaan dalam arti luas, misalnya kebakaran kapal, tubrukan kapal, tenggelamnya kapal baik karena cuaca maupun kelebihan muatan dan musibah-musibah lain yang menyangkut kapal.

2. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah normatif, yaitu meneliti mengenai asas-asas hukum, sistematika hukum, sejarah hukum taraf sinkronisasi hukum, dan perbandingan hukum.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perkembangan Hukum Maritim

1. Perbedaan Hukum Maritim dan Hukum Laut Menurut Hukum Internasional

Hukum maritim merupakan cabang dari hukum internasional. Bjune mengatakan bahwa sifat internasional dari hukum maritim disebabkan karena ketentuan hukum maritim ini secara umum adalah sama di negara manapun.⁵ Berbeda dengan hukum laut, perkembangan hukum maritim tidak terjadi dalam kajian akademis, melainkan berkembang dengan sangat cepat melalui praktik perdagangan internasional secara praktik pengangkutan laut.

Pengelolaan potensi laut dalam suatu bentuk transportasi laut tersebut menciptakan perbedaan ruang lingkup dari kelautan dan kemaritiman yang mengidentifikasi perbedaan jenis aktifitas manusia yang dilakukan di laut, maka tidaklah mengherankan dalam pelaksanaan aktifitas tersebut perlu diatur oleh hukum, sehingga muncullah apa yang disebut Hukum Laut dan Hukum Maritim. Meskipun tidak ada definisi yang pasti tentang apa yang dimaksud dengan Hukum Laut dan Hukum Maritim akan tetapi bukan berarti ruang lingkup masing-masing bidang tidak bisa diidentifikasi.

Hukum laut atau yang lebih dikenal dengan *the Law of The Sea* merupakan payung hukum dari hukum laut internasional, namun konvensi tersebut masih bersifat umum, sehingga diperlukan aturan tentang hukum maritim. Konvensi Hukum Laut 1982 sendiri pada pasal 197 memberikan amanat bagi negara-negara

⁵ Bjune, Catherine, *Introduction to Maritime Law: Study Guide and Workbook*, BI-Norway, 2007

untuk bekerjasama secara global, regional, secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten, dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan, standar dan praktek yang disarankan secara internasional. Eksistensi organisasi internasional dalam pembentukan aturan dan standar mengenai keselamatan dan keamanan maritim juga ditekankan dalam Pasal 217 UNCLOS 1982. Pasal tersebut menyatakan negara-negara harus menjamin bahwa kendaraan air yang mengibarkan benderanya atau terdaftar di negara tersebut menaati ketentuan dan standar internasional yang berlaku, yang ditentukan melalui organisasi internasional yang kompeten atau konferensi diplomatik yang umum dalam hal pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran, persyaratan yang bertalian dengan desain, konstruksi, peralatan dan pengawasan kendaraan air serta sertifikat yang dipersyaratkan dan diterbitkan sesuai dengan ketentuan dan standar internasional. Berbeda dengan Hukum Laut, yang sepenuhnya diatur oleh UNCLOS 1982 yang dalam pembentukannya dipraksarsai oleh PBB, ketentuan-ketentuan internasional dalam Hukum Maritim, baik pembentukannya dilakukan oleh IMO, yang merupakan salah satu *specialized agency* dari PBB.

2. Hukum Maritim Indonesia

Tahun 1957 adalah tonggak sejarah pengakuan negara terhadap pentingnya sektor maritim. Hal ini ditandai dengan Deklarasi Wawasan Nusantara (Deklarasi Djoenda). Deklarasi ini yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI.⁶ Deklarasi Djoenda menyatakan bahwa Indonesia menganut prinsip-prinsip negara kepulauan (*archipelagic state*) yang pada saat itu mendapat pertentangan besar dari beberapa negara, sehingga laut-laut antarpulau pun merupakan wilayah Republik Indonesia dan bukan kawasan bebas. Deklarasi Djuanda selanjutnya diresmikan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia.

Setelah melalui perjuangan yang penjang, deklarasi ini pada tahun 1982 status Indonesia sebagai negara kepulauan akhirnya diakui PBB lewat UNCLOS 1982. Selanjutnya delarasi ini dipertegas kembali dengan UU No. 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982 bahwa Indonesia adalah negara kepulauan. Pada tahun 1999, Presiden Soeharto mencanangkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara. Penetapan Hari Nusantara dipertegas dengan terbitnya Keputusan Presiden RI No. 126 Tahun 2001, sehingga tanggal 13 Desember resmi menjadi hari perayaan nasional.

Selanjutnya di Indonesia, Hukum Maritim ini sebagian pembahasannya masih mengacu pada *Wet Bock Van Koophandel* (WvK) atau yang lebih dikenal dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). KUHD merupakan hasil

⁶ Ade Prasetia, *Ekonomi Maritim Indonesia*, (Jakarta: Diandra Kreatif, 2016), hlm. 36

dari asas konkordansi aturan di Belanda yaitu WvK dan berlaku di Indonesia sejak April 1938 melalui Staatblad 1933-47 jis 38-1 dan 2 sampai sekarang. WvK saat ini tidak berlaku lagi di Belanda, sedangkan di Indonesia masih berlaku. Inilah yang menyebabkan beberapa aturan WvK sudah ketinggalan jaman, terutama yang berhubungan dengan pengangkutan lewat laut. Pemerintah Indonesia sebenarnya telah melakukan pembaharuan terhadap ketentuan-ketentuan KUH berkaitan dengan pengangkutan lewat laut dengan diundangkannya UU Pelayaran. UU ini berisi cakupan dari Hukum Maritim dalam suatu perundang-undangan nasional.

3. Tinjauan Umum Mengenai Tanggung Jawab Negara

1) Tanggung Jawab Negara dalam Hukum Internasional

Tanggung jawab negara (*state responsibility*) merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional yang bersumber dari doktrin para ahli hukum internasional. Tanggung jawab negara timbul bila terdapat pelanggaran atas suatu kewajiban internasional untuk berbuat sesuatu, baik kewajiban tersebut berdasarkan perjanjian internasional maupun berdasarkan pada kebiasaan internasional.⁷ Di samping itu tanggung jawab negara (*state responsibility*) muncul sebagai akibat dari adanya prinsip persamaan dan kedaulatan negara (*equality and sovereignty of state*) yang terdapat dalam hukum internasional.⁸ Prinsip ini kemudian memberikan kewenangan bagi suatu negara yang melanggar haknya untuk menuntut suatu hak yaitu berupa perbaikan (*reparation*). Meskipun suatu negara mempunyai kedaulatan atas dirinya, tidak lantas negara tersebut dapat menggunakan kedaulatannya tanpa menghormati kedaulatan negara-negara lain.

Didalam hukum internasional telah diatur bahwa kedaulatan tersebut berkaitan dengan kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan itu sendiri, karena apabila suatu negara menyalahgunakan kedaulatannya, maka negara tersebut dapat dimintai suatu pertanggungjawaban atas tindakan dan kelalaiannya.⁹ Istilah tanggung jawab negara hingga saat ini masih belum secara tegas dinyatakan dan masih terus berkembang untuk menemukan konsepnya yang mapan dan solid. Oleh karena masih dalam tahap perkembangan ini, maka sebagai konsekuensinya, pembahasan terhadapnya pun dewasa ini masih sangat membingungkan. Hingga saat ini belum terdapat ketentuan hukum internasional yang mapan tentang tanggung jawab negara. Umumnya yang dapat dikemukakan oleh para ahli hukum internasional dalam menganalisa tanggung jawab negara

⁷ Andrey Sujatmoko, *Tanggung Jawab Negara Atas Pelanggaran Berat HAM: Indonesia, Timor Leste dan Lainnya*, Grasindo Gramedia Widiasarana Indonesia, hlm. 28.

⁸ Hingorani, *Modern International Law*, Second Edition, Oceana Publications, 1984, hlm. 241.

⁹ Huala Adolf, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, CV Rajawali, Jakarta, (selanjutnya disingkat Huala Adolf I), 1991 hlm. 174.

hanya baru pada tahap mengemukakan syarat-syarat atau karakteristik dari pertanggungjawaban suatu negara. Meskipun demikian para ahli hukum internasional telah banyak mengakui bahwa tanggung jawab negara ini merupakan suatu prinsip yang fundamental dari hukum internasional.

Dalam hukum internasional dikenal 2 (dua) macam aturan yakni:¹⁰

- a. *Primary rules* adalah seperangkat aturan yang mendefinisikan hak dan kewajiban negara yang tertuang dalam bentuk traktat, hukum kebiasaan atau instrumen lainnya; dan
- b. *Secondary rules* adalah seperangkat aturan yang mendefinisikan bagaimana dan apa akibat hukum apabila *primary rules* tersebut dilanggar oleh suatu negara.

Secondary rules inilah yang disebut sebagai hukum tanggung jawab negara (*the law of state responsibility*). Pasal 1 *Draft Articles International Law Commission 2001* menegaskan bahwa setiap tindakan suatu negara yang tidak sah secara internasional melahirkan suatu tanggung jawab.¹¹ Prinsip dalam rancangan pasal inilah yang dianut dengan teguh oleh praktek negara dan keputusan-keputusan pengadilan serta telah menjadi doktrin dalam hukum internasional.

2) Pengertian Tanggung Jawab Negara

Pengertian tanggung jawab negara jika merujuk pada *Dictionary of Law* adalah:

“*Obligation of a state to make reparation arising from a failure to comply with a legal obligation under international law.*”¹²

Dari rumusan tersebut tanggung jawab negara dapat diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan perbaikan (*reparation*) yang timbul ketika suatu negara melakukan kesalahan untuk mematuhi kewajiban hukum berdasarkan hukum internasional. Sedangkan dalam *Black's Law Dictionary* hanya terdapat pengertian tanggung jawab secara sempit yaitu *answerability or accountability*.¹³ Sugeng Istanto memberikan pengertian terhadap tanggung jawab negara dengan menggunakan istilah pertanggungjawaban negara. Menurutnya pertanggungjawaban negara adalah kewajiban negara memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas suatu hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkan.¹⁴ Sebagaimana

¹⁰ Sefriani, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm. 266.

¹¹ Martin Dixon, *Textbook on International Law Sixth Edition*, Oxford University Press, New York, 2007, hlm. 244.

¹² Elizabeth A. Martin ed., *A Dictionary of Law*, Oxford University Press, New York, 2002, hlm. 477.

¹³ Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary Edisi Kesepuluh*, Claitors Pub Division, New York, 2014, hlm. 211.

¹⁴ F. Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta, 1998, hlm.105

layaknya dalam sistem hukum nasional, dalam hukum internasional juga dikenal adanya tanggung jawab sebagai akibat dari tidak dipenuhinya kewajiban-kewajiban menurut hukum internasional.¹⁵ Ada dua pengertian dari pertanggungjawaban negara. Pertama yaitu pertanggungjawaban atas dakan negara yang melanggar kewajiban internasionalnya. Kemudian yang kedua yaitu pertanggungjawaban yang dimiliki oleh negara atas pelanggaran terhadap orang asing. Pertanggungjawaban negara dalam hukum internasional pada dasarnya dilatarbelakangi oleh pemikiran bahwa tidak ada negara manapun di dunia ini yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain. Setiap pelanggaran terhadap hak negara lain menyebabkan negara tersebut berkewajiban untuk mempertanggungjawabkan segala perbuatannya menurut hukum internasional. Hal ini sebenarnya merupakan sesuatu yang biasa dalam sistem hukum di dunia, dimana pelanggaran terhadap kewajiban yang mengikat secara hukum akan menimbulkan tanggung jawab bagi pelanggarnya.

4. Pengaturan Tentang Pencegahan Kecelakaan Kapal Di Laut Menurut Hukum Internasional

1) Standar Internasional Mengenai Keselamatan kapal

Kapal yang kondisinya laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, namun sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Tentunya tidak mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar. Dalam standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*) dan ITU (*International Telecommunication Union*). Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi :

- a) SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) 1974
- b) MARPOL (*Marine Pollution*) 1973/1978. Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (*sewage*) dan pencemaran udara yang terdapat dalam annex Marpol tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpang sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu

¹⁵ Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2006, hlm. 193

sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (oil), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran (*sewage*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (*garbage*).¹⁶ Hubungannya dengan kecelakaan kapal, Marpol memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (*sewage*). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai Marpol 73/78 dibuktikan dengan adanya sertifikasi.

- c) *Load Line Convention* 1966. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya *Certificate Load Line* yang memenuhi aturan pada *Load Line Convention* (LLC 1966). Pada umumnya semua armada telah memiliki *Certificate Load Line* baik yang berupa kapal barang maupun kapal penumpang.¹⁷ Prosedur untuk mendapatkan *Certificate Load Line* tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan pengkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan *Certificate Load Line* yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan SOLAS 1974.
- d) *Collreg 1972 (Collision Regulation)*. Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam 1972 COLREGs adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas-Peraturan 10 memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, risiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang beroperasi di atau dekat skema pemisah lalu lintas. Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat Dover pada tahun 1967.^{8 e)}
- e) *Tonnage Measurement* 1966, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional.
- f) *STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)*, 1978 Amandemen 95. merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk bekerja sebagai pelaut.
- g) *ILO (International Labour Organization)* No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga.

¹⁶ International Maritime Organization “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”

¹⁷ International Maritime Organization “*International Convention on Load Lines Adoption: 5 April 1966; Entry into force: 21 July 1968*”

- h) ILO Convention No. 185 Tahun 2008 tentang SID (*Seafarers Identification Document*) yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

2) Penerapan *International Maritime Organization* (IMO)

IMO adalah badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal. Saat ini IMO memiliki 172 negara anggota.¹⁸ Sejak pembentukannya, tugas utama IMO telah berkembang dan mempertahankan regulasi yang komprehensif dalam konteks perkapalan internasional. Awalnya, IMO dinamai IMCO (*Iner-governmental Maritime Consultative Organization*) dimandatkan secara terbatas pada isu-isu yang berkaitan dengan keselamatan (*safety*). Namun pasca perang dunia, kebutuhan hidup manusia berubah, termasuk di dalamnya keselamatan di laut.

Selanjutnya isu-isu yang ditangani IMO meluas kepada hal-hal lainnya seperti aspek lingkungan, aturan, kerjasama teknis, isu-isu yang berimbas pada keseluruhan efisiensi perkapalan seperti bagaimana berhadapan dengan penumpang gelap; atau bagaimana seharusnya transmisi kargo dialihkan kepada otoritas berwenang; pembajakan dan perompakan bersenjata; dan yang paling terbaru mengenai keamanan maritim.¹⁹ Konvensi IMO dilaksanakan pertama kalinya tahun 1958, 10 tahun setelah organisasi IMO itu berdiri, di tahun selanjutnya pertemuan pertama IMO dilaksanakan. Pada tahun 1982, penamaan IMCO diubah menjadi IMO hingga saat ini. Tujuan IMO sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 (a) konvensi adalah²⁰:

"to provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships".

Berdasarkan penjelasan tujuannya di atas, IMO dikategorikan sebagai sebuah organisasi internasional, yang menurut Barkin dibentuk sebagai organisasi teknis dan fungsional disamping organisasi yang dibentuk dengan alasan politis dan ekonomis, organisasi teknis semisal IMO terbentuk untuk mengatur aktivitas yang dekat dengan kehidupan sehari-hari manusia

¹⁸ Marsetio, "Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia Implementasi Deklarasi Djuanda dalam mewujudkan Wawasan Nusantara", makalah disampaikan pada FGD Mengkhidmati 60 Tahun Deklarasi Djuanda, Tantangan Mewujudkan Wawasan Nusantara, Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Bandung, 12 Desember 2017, hlm. 15

¹⁹ International Maritime, *Organization International Shipping And World Trade Facts And Figures* (London: Maritime Knowledge Centre, 2009), hlm 38.

²⁰ "History of IMO", dalam www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx, diakses 14 Maret 2022.

sehingga ada peningkatan efisiensi bagi terwujudnya keteraturan dan perdamaian dunia. Maka dalam pelaksanaannya, dalam organisasi teknis tidak terdapat banyak perdebatan dan perselisihan.²¹ Sejak pembentukannya hingga 2016, IMO telah memiliki 69 konvensi, protokol, dan *agreement* yang terbagi dalam empat kategori yaitu keselamatan maritim, *marine pollution, liability and compensation*, dan subjek lainnya yang mencakup lalu lintas maritim, batas kuota muatan dan lainnya, baik itu yang akan dilaksanakan, sudah dilaksanakan maupun beberapa kesepakatan lain yang sudah tidak relevan untuk diaplikasikan pada masa kontemporer.²² Selama bertahun-tahun, IMO telah dan masih mempromosikan penerapan konvensi dan protokol sehubungan dengan keamanan dan keselamatan maritim dan juga menyediakan bantuan teknis bagi negara-negara berkembang dalam rangka mencapai standar internasional Konvensi Maritim. Bantuan teknis tersebut meliputi pelatihan dan juga bantuan ahli.²³

5. Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974

Indonesia telah mengikuti sidang IMO pada tanggal 1 November 1974, menandatangani Piagam Konvensi dan telah meratifikasi menjadi Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980 tanggal 25 Mei 1980. Hal ini berarti bahwa pemerintah Indonesia mempunyai kewajiban dan tanggung jawab menerapkan SOLAS 1974 tentang keselamatan pelayaran. SOLAS 1974 yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratan-persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, crew dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan di atas khususnya konvensi internasional tentang SOLAS 1974 yang mencakup tentang desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alat-alat keselamatan dan alat komunikasi dan keselamatan navigasi.²⁴

Konvensi SOLAS 1974 tersebar dalam 14 bab. Pada bab I, ketentuan umum berisi tentang peraturan-peraturan survei berbagai jenis kapal yang melakukan pelayaran ke luar negeri/internasional, menetapkan istilah dalam peraturan tersebut, menentukan jenis kapal yang tidak terkena SOLAS 1974, dan ketentuan pemeriksaan kapal oleh negara lain. Segi hukum yang terdapat dalam SOLAS 1974 adalah :

- a) Negara peserta konvensi yang telah menerima dan meratifikasi SOLAS 1974, harus menerapkannya terhadap kapal miliknya.

²¹ Citra Hennida, *Rezim dan Organisasi Internasional* (Malang: Intrans Publishing, 2015), hlm. 54.

²² International Maritime, "*List of conventions*", (London: Maritime Knowledge Centre, 2009), hlm 38.

²³ International Organization for Migration, *Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, dan Kejahatan Perikanan dalam Industri Perikanan di Indonesia* (Jakarta: IOM, KKP, Coventry University, 2016), hlm 60.

²⁴ Chapter II International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

- b) Menerapkan ketentuan SOLAS 1974 ke dalam undang-undang nasional.
- c) Mempunyai persamaan hak terhadap perlakuan sertifikat-sertifikat yang dikeluarkan jika pemeriksaan yang dilakukan terhadap kapal sesuai dengan peraturan SOLAS 1974
- d) Pemberian pembebasan dari persetujuan yang ditentukan dapat diterima oleh negara lainnya, asalkan tidak ada penyimpangan.
- e) Jenis dan bentuk sertifikat yang dikeluarkan dalam bahasa negara, sesuai dengan SOLAS 1974 harus disampaikan ke Sekretariat IMO.
- f) Diantara negara peserta konvensi, baik secara bilateral maupun kelompok yang lebih besar, jika dipandang perlu, dapat mengadakan peraturan khusus yang menyimpang dari SOLAS 1974, asalkan faktor keselamatan tetap terjamin.
- g) Hasil pemeriksaan kecelakaan kapal yang terjadi di perairannya dilaporkan ke Sekretariat IMO.
- h) Setiap negara peserta wajib mengirimkan ketentuan tentang keselamatan kapal IMO.

Ketentuan bab ii SOLAS 1974, yaitu konstruksi-subdivisi dan stabilitas, instalasi mesin dan listrik, konstruksi perlindungan, dan pemadam kebakaran. Subdivisi kapal-kapal penumpang ke dalam kompartemen-kompartemen kedap air harus sedemikian rupa bahwa diumpamakan setelah lambung kapal rusak, kapal akan tetap mengapung dalam suatu posisi yang stabil, termasuk persyaratan-persyaratan untuk integritas kedap air dan penataan-penataan pemompaan bilga. Pada bab ini juga diatur pencegahan bahaya kebakaran yang terjadi di atas kapal dapat terjadi di berbagai lokasi yang rawan terhadap kebakaran misalnya di kamar mesin (*engine room*), ruang muatan, deck, gudang penyimpanan cat (*paint store*), instalasi listrik, ruangan pompa, dapur (*galley*) akomodasi awak kapal dan bahkan anjungan.

Konvensi SOLAS 1974 bab iii, yaitu alat-alat keselamatan dan penempatannya. Peranan keselamatan pelayaran dalam sistem transportasi laut merupakan hal yang mutlak diperhitungkan, karena menyangkut transportasi orang dan barang dengan berbagai kondisi cuaca yang harus di lalui. *Sea survival* atau penyelamatan jiwa manusia di laut merupakan suatu pengetahuan praktis pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut. Dalam proses penyelamatan ini baik para penolong maupun yang ditolong harus mengerti cara menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapal, persiapan-persiapan, dan tindakan-tindakan yang harus diambil sebelum dan sesudah menerjunkan diri ke laut, tindakan-tindakan pada waktu menaiki sekoci/rakit penolong, serta bagaimana sarana komunikasi yang ada di dalam sekoci/rakit penolong. Semua tindakan ini dimaksudkan agar setiap orang yang dalam keadaan bahaya/darurat dapat menolong dirinya sendiri maupun orang

lain secara cepat dan tepat, baik pada waktu terjun ke laut, bertahan, terapung di laut, dan naik sekoci/rakit penolong sebelum pertolongan datang.

Ketentuan pada bab iii SOLAS 1974, yaitu menjamin setiap kapal dapat melakukan fungsi komunikasi yang vital untuk keselamatan kapal itu sendiri dan kapal yang berada disekitarnya peraturan ini sebagai tambahan (*amandement*) SOLAS 1974 untuk komunikasi radio, yang ditetapkan di London (IMO) tanggal, 11 Nopember 1988, dan diberlakukan pada semua kapal penumpang dan kapal jenis lain ukuran 300 GRT atau lebih. Berdasarkan ketentuan bab iv SOLAS 1974, untuk kepentingan keselamatan berlayar dan kelancaran lalu-lintas kapal pada daerah yang terdapat bahaya navigasi ataupun kegiatan di perairan yang dapat membahayakan keselamatan berlayar harus ditetapkan zona keselamatan dengan diberi penandaan berupa Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP). SBNP merupakan fasilitas keselamatan pelayaran yang meyakinkan kapal untuk berlayar dengan selamat, efisien, menentukan posisi kapal, mengetahui arah kapal yang tepat dan mengetahui posisi bahaya di bawah permukaan laut dalam wilayah perairan laut yang luas. Penyiaran berita disampaikan disiarkan secara luas melalui stasiun radio pantai (SROP) dan/atau stasiun bumi pantai dalam jaringan telekomunikasi pelayaran membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan pelayaran dilakukan guna memberi petunjuk terhadap zona terlarang yang tidak boleh dimasuki oleh setiap kapal yang melewati daerah tersebut.

Konvensi SOLAS 1974 bab v, yaitu menjamin setiap kapal dapat melakukan fungsi komunikasi yang vital untuk keselamatan kapal itu sendiri dan kapal yang berada disekitarnya peraturan ini sebagai tambahan (*amandement*) SOLAS 1974 untuk komunikasi radio, yang ditetapkan di London (IMO) tanggal, 11 Nopember 1988, dan diberlakukan pada semua kapal penumpang dan kapal jenis lain ukuran 300 GRT atau lebih. Penyelamatan jiwa dilaut menyangkut berbagai aspek, antara lain yang terpenting ialah kewajiban dan tanggung jawab untuk memberi pertolongan terhadap orang atau orang-orang yang dalam keadaan bahaya. Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Kesiapan peralatan penolong diatur di dalam Peraturan Nomor 4 SOLAS 1974 yang berbunyi:

1. Asas umum yang mengatur ketentuan tentang sekoci-sekoci penolong, rakit penolong dan alat – alat apung di kapal yang termasuk dalam bab ini ialah bahwa kesemuanya harus dalam keadaan siap untuk digunakan dalam keadaan darurat.

2. Untuk dapat dikatakan siap, sekoci penolong, rakit penolong dan alat apung lainnya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. arus dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat dalam keadaan trim yang tidak menguntungkan dan kemiringan.
 - b. Embarkasi ke dalam sekoci maupun rakit penolong harus berjalan lancar dan tertib.
 - c. Tata susunan dari masing-masing sekoci, rakit penolong dan perlengkapan-perengkapan dari alat apung lainnya harus sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu operasi dari alat-alat tersebut.
 - d. Semua alat penolong harus dijaga supaya berada dalam keadaan baik dan siap digunakan sebelum meninggalkan pelabuhan dan setiap saat selama pelayaran.
3. Semua alat penolong harus dijaga supaya berada dalam keadaan baik dan siap digunakan sebelum meninggalkan pelabuhan dan setiap saat selama pelayaran.

Ketentuan pada bab vi SOLAS 1974, untuk pengangkutan muatan (selain cairan dalam bentuk curah, gas dalam bentuk curah dan segala aspek pengangkutannya tersebut dicakup oleh bab lain) yang memiliki kandungan bahaya tertentu pada kapal atau orang yang ada di kapal yang memerlukan perhatian khusus pada semua kapal yang terkena oleh peraturan ini dan pada kapal barang dengan tonase kotor kurang dari 500. Namun demikian untuk kapal dengan tonase kotor kurang dari 500 badan pemerintah apabila menganggap bahwa kondisi dan daerah pelayaran terlindung dan tenang sehingga tidak beralasan untuk menerapkan persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan ini, boleh menetapkan cara lain yang efektif untuk menjamin keselamatan kapal-kapal tersebut. Pada bab vii SOLAS 1974, menentukan pengangkutan barang berbahaya berbentuk bahan cair, bahan padat, dan bahan gas. Negara-negara peserta konvensi diminta untuk mengeluarkan instruksi-instruksi yang berkaitan dengan pengangkutan barang-barang berbahaya tersebut, untuk ini IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) Code telah disahkan oleh IMO dalam tahun 1965.

Ketentuan pada bab viii SOLAS 1974, penilaian keselamatan kapal nuklir yaitu:

- a. suatu penilaian keselamatan harus dipersiapkan untuk memungkinkan mengadakan penilaian tentang instalasi tenaga nuklir dan keamanan kapal untuk memastikan bahwa tidak ada radisasi yang tidak wajar atau bahaya lain, di laut, atau pelabuhan bagi awak kapal, penumpang atau masyarakat atau bagi alur-alur pelayaran atau makanan atau sumber air. Badan Pemerintah apabila yakin, harus menyetujui penilaian keselamatan tersebut yang harus selalu dijaga pemutakhirannya.
- b. Penilaian Keselamatan harus dilakukan jauh-jauh sebelumnya untuk dapat digunakan oleh negara-negara penandatangan dari negara-negara yang akan dikunjungi kapal nuklir tersebut sehingga negara itu dapat mengadakan penilaian atas keamanan kapal itu.

B. Implementasi Pengaturan Hukum Internasional Terhadap Tanggung Jawab Hukum Atas Kecelakaan Kapal Di Laut

1. Keamanan dan Keselamatan Pengangkutan dalam Pelayaran

Salah satu tanggung jawab negara adalah memberikan kemudahan akses kepada setiap warga negara untuk melakukan aktivitas antar atau dari satu wilayah ke wilayah lainnya di Negara Republik Indonesia. Apalagi negara Indonesia adalah negara maritim yang terdiri dari puluhan ribu pulau yang satu kesatuan yang kita sebut sebagai Nusantara. Untuk menghubungkan wilayah satu ke wilayah lainnya maka dibutuhkan transportasi yang memadai, agar warga Negara Indonesia mendapat jaminan keselamatan. Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritim.

Keselamatan pelayaran dapat juga terkait dengan upaya penanggulangan kecelakaan keselamatan kapal itu sendiri pada saat berlayar dan sampai atau tiba dengan selamat di pelabuhan tujuan, selamat dalam arti baik itu kondisi kapal sendiri, awak kapal yang bekerja diatas kapal dan beserta muatan kapal itu sendiri sedangkan keamanan pelayaran dapat diartikan kapal berlayar di lalu lintas pelayaran berlayar dengan aman. Menurut Pasal 1 angka 34 UU Pelayaran, keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, bahwa sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Didalam Pasal 1 angka 33 UU Pelayaran disebutkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awal kapal dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat.

Keselamatan pelayaran termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut. Transportasi laut memiliki potensi bahaya yang sangat besar. Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang harus memikul tanggung jawab, terkecuali karena sesuatu yang bersifat faktor alam yang tidak dapat di cegah oleh manusia, misalnya terjadinya badai besar saat pelayaran. Peristiwa kecelakaan pelayaran secara umum disebabkan oleh faktor

kesalahan manusia diantaranya Pemilik/Pengusaha Kapal, Syahbandar, nakhoda maupun pihak-pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal. Jika aspek keselamatan transportasi terjamin, dan hak masyarakat pengguna terlindungi, niscaya tidak akan muncul biaya-biaya tidak terduga yang merugikan masyarakat pengguna. Pada prinsipnya, masalah ketertiban dan keselamatan adalah tanggung jawab bersama antara pemerintah, pihak swasta, pelaku dan pengguna jasa transportasi, serta seluruh masyarakat.

a. Penentuan Pelaku Menurut UU Pelayaran

Suatu peristiwa dikatakan sebagai tindak pidana dan dapat dipertanggung jawabkan kepada pelakunya apabila perbuatan tersebut telah dirumuskan dalam suatu peraturan perundangan yang berlaku atau dengan kata lain “Tindak Pidana adalah suatu perbuatan yang dilakukan dalam keadaan dan situasi yang tertentu oleh undang undang dinyatakan terlarang, yang karenanya telah terjadi dapat mengakibatkan penghukuman badan dan atau denda kepada pelakunya”. Tindak Pidana bidang pelayaran, adalah serangkaian perbuatan. Ketentuan tentang tindak pidana di bidang Pelayaran, berjumlah 48 (empat puluh delapan) pasal yang terdapat dalam Pasal 284 sampai dengan pasal 332 UU Pelayaran. Dari 48 (empat puluh delapan) pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran sekaligus mengancam hukuman, menurut penulis dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) bidang yaitu :

- a) tindak pidana di bidang angkutan di perairan (termasuk sungai, danau dan waduk), dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 284 sampai dengan Pasal 296, Pasal 302, Pasal 304 sampai dengan Pasal 315, Pasal 317, Pasal 323, Pasal 330, serta Pasal 331 UU Pelayaran;
- b) tindak pidana di bidang kepelabuhanan, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 297 sampai dengan Pasal 301, serta Pasal 303 UU Pelayaran;
- c) tindak pidana di bidang lingkungan maritim, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 316, Pasal 318 sampai dengan Pasal 322, Pasal 324 sampai dengan Pasal 329, serta Pasal 332 UU Pelayaran.

Pertanggungjawaban hukum juga diberlakukan terhadap para pejabat yang berkaitan dengan bidang pelayaran. Para pejabat tersebut akan dikenai sanksi pidana maupun sanksi administrasi, apabila terdapat cukup bukti bahwa yang bersangkutan dapat dipersalahkan menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal. Apabila pejabat yang berkaitan dengan pelayaran tersebut terbukti bersalah menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, maka yang bersangkutan dapat diancam dengan hukuman sesuai Pasal 336 UU Pelayaran yang menyatakan sebagai berikut :

- a) Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

- b) Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.” Berdasarkan delik-delik pidana tersebut diatas sebenarnya sanksi pidana bagi pelaku sangatlah berat karena disamping pidana penjara juga dapat dijatuhi hukuman denda. Disamping itu ternyata bahwa pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban secara pidana atas terjadinya kecelakaan kapal tidak saja hanya Nakhoda Kapal akan tetapi pemilik/ Pengusaha dan Syahbandar bahkan secara korporasi pun dapat dimintai pertanggung jawaban pidana.

Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal memerlukan penanganan melalui lembaga yang cukup istimewa. Pemeriksaan kecelakaan kapal yang dimaksud diatas dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal. Dengan demikian berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut dapat ditempuh langkah-langkah yang diperlukan guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan kapal yang sama dan bertujuan sebagai satu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum memiliki Mahkamah Maritim atau *Admiralty Court* seperti di negara-negara lain. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya mampu memberikan penindakan.

b. Tanggung Jawab Pengangkut atas Kecelakaan Kapal di Laut

Menurut UU Pelayaran sebagai berikut:

- a) Berdasarkan Pasal 40 angka (1), Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;
- b) Pasal 40 angka (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati
- c) Pasal 41 angka (1). 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;
- d) Pasal 41 angka (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya;

Pengaturan tanggung jawab pengangkutan dalam UU Pelayaran ini secara spesifik dalam Pasal 100 sampai dengan Pasal 102, sebagai berikut: a) Pasal 100 : Pengirim maupun pengangkut peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa barang yang dikirim dalam peti kemas sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak melebihi batas kemampuan peti kemas yang bersangkutan. b) Pasal 101 : (1) Pihak pengirim maupun pengangkut peti kemas harus bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas bersangkutan akan ditempatkan sedemikian rupa, sehingga peti kemas tersebut tidak memperoleh beban diluar kemampuannya. (2) Pengirim dan pengangkut peti kemas harus yang dinilai tidak laik, kecuali pada peti kemas tersebut terletak secara benar tanda persetujuan yang sah sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97. (3) Pengangkut peti bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas yang dimuat dikapal telah memenuhi persyaratan pemuatan untuk terwujudnya kelaiklautan kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. c) Pasal 102 : Dengan adanya ketentuan tersebut diatas maka luasnya tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang dan penumpang angkutan laut pelayaran dalam praktek/ kebiasaan terdapat 2 (dua) macam.²⁵

a) Tanggung Jawab Secara Relatif

Yaitu kerugian yang tidak dapat dicegah atau dihindarkan secara layak akibat dari badai/ topan yang luar biasa hingga kapal terkena karang, kandas di laut, di luar kekuasaan pengangkut meskipun ia berusaha secara layak, air laut tetap masuk ke ruang kapal. Karena topan itu menjadi rusak atau hilang hingga alat mekanisme tidak dapat bekerja lagi. Selain dari itu, akibat tidak sempurnanya atau tidak memenuhi syarat baik pengemasannya, pemberian merek dan label sehingga orang yang dengan cepat, mencukupi kebutuhan waktu mendesak tidak dapat memperlakukan secara baik terhadap barang itu akibat kurang jelas, kurang tanda/ labeling permintaan barang itu sendiri.

b) Tanggung jawab secara mutlak.

Ialah akibat kelalaian pengangkutan yang mempunyai kewajiban mutlak terhadap tanggung jawab :

- 1) Perbuatan yang dikerjakan awak kapal dalam pengangkutan lalai tidak memenuhi kewajiban secara layak, baik disengaja ataupun tidak, melihara barang muatan sehingga tidak terdapat kerusakan, kehilangan dan kerugian lainnya.
- 2) Pengangkut tidak dibenarkan lalai memelihara alat-alat pengangkutan termasuk segala keperluan selama dalam perjalanan, baik itu disengaja ataupun tidak disengaja bahwa ia patut mengetahui syarat layak laut yang disinggungsiinggung tersebut di atas yang diperlukan kapal selama dalam perjalanan. Prinsip yang digunakan adalah Tanggung Jawab Praduga

²⁵ Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 165

Bersalah (*Presumption of liability*), yang menekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawab (Pasal 41 UU Pelayaran).

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat didalam pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut. Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477.

Pada tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkan barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkan, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkan barang tadi.” Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan dengan dokumen-dokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

c. Peran KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dalam Penanggulangan Keselamatan Pelayaran

Ketentuan Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan, UU Pelayaran kapal dinyatakan bahwa:

- 1) investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama;
- 2) investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal; dan

- 3) investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi, disingkat KNKT (bahasa Inggris: *National Transportation Safety Committee*, disingkat NTSC) adalah sebuah lembaga pemerintahan nonstruktural Indonesia yang melaksanakan tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi. KNKT. Adapun Visi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah meningkatnya keselamatan transportasi dengan berkurangnya kecelakaan oleh penyebab serupa, sedangkan misi yang diemban adalah:

- 1) melaksanakan kegiatan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- 2) melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan bagi perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
- 3) melaksanakan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan visi KNKT.

Komisi ini bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa UU Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999, yang didalamnya mengatur tugas pokok dan fungsinya :

- 1) melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- 2) memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 3) melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, KNKT mempunyai wewenang antara lain: memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan *On Board Recording* (OBR), memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan transportasi dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi. Wewenang dalam melakukan investigasi oleh KNKT kecelakaan transportasi secara eksplisit sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran.

4. PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Tanggung jawab negara untuk mencegah terjadinya tabrakan kapal di laut dapat dilihat pada dua konvensi *International Maritime Organization* (IMO) yaitu: *International Convention for The Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 dan *International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea* (COLREGs) 1972. Berdasarkan konvensi SOLAS 1974 setiap negara termasuk Indonesia wajib membuat peraturan perundang-undangan nasional untuk mewajibkan setiap pemilik kapal memiliki alat keselamatan diatas kapal, seperti: konstruksi-subdivisi dan stabilitas, instalasi mesin dan listrik, konstruksi perlindungan, pemadam kebakaran, alat penyelamat, radiotelegrafi dan radioteleponi. Merujuk pada konvensi COLREGs 1972 setiap negara diwajibkan untuk membuat peraturan perundang-undangan nasionalnya untuk mencegah tubrukan kapal di laut, misalnya kewajiban untuk melakukan *proper lookout* dengan mengutamakan penglihatan (*sight*) dan pendengaran (*hearing*), peralatan yang memadai terutama radar yang harus berfungsi dengan baik, dan untuk selalu berada disisi *starboard* terutama apabila melewati perairan yang sempit. Ketentuan berikutnya adalah adanya kewajiban kapal untuk saling mendahulukan kapal lain apabila kapal tersebut lebih dahulu melihat kapal lain.
2. Indonesia telah meratifikasi *International Convention for The Safety of Life at Sea*, 1974 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan “*International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974*” dan *Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972* dengan Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tentang Mengesahkan “*Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*”. Sebagai konsensusnya kedua produk internasional tersebut telah menjadi *the law of the nations* bagi Indonesia berdasarkan asas *Pacta Sunt Servanda*. Atas dasar itu, Indonesia melaksanakan kewajiban internasionalnya dengan mengundangkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

B. SARAN

1. Agar negara secara konsekuen dan konsisten menerapkan *International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974* dan *Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972* dalam hukum nasionalnya sehingga tabrakan kapal di laut terminimalisir.
2. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal di laut Indonesia harus melengkapi peraturan perundang-undangan yang ada dan yang paling penting adalah pemerintah Indonesia harus lebih serius menegakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pencegahan tabrakan kapal di laut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ade Prasetya, 2016, *Ekonomi Maritim Indonesia*, Jakarta: Diandra Kreatif.
- Andrey Sujatmoko, *Tanggung Jawab Negara Atas Pelanggaran Berat HAM: Indonesia, Timor Leste dan Lainnya*, Grasindo Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Bjune, Catherine, 2007, *Introduction to Maritime Law: Study Guide and Workbook*, BI-Norway.
- Bryan A. Garner, 2014, *Black's Law Dictionary Edisi Kesepuluh*, Claitors Pub Division, New York.
- Citra Hennida, 2015, *Rezim dan Organisasi Internasional*, Malang: Intrans Publishing.
- Elizabeth A.Martin ed., 2002, *A Dictionary of Law*, Oxford University Press, New York.
- F. Sugeng Istanto, 1998, *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Atma Jaya Yogyakarta.
- Hingorani, 1984, *Modern International Law*, Second Edition, Oceana Publications.
- Huala Adolf, 1991, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta: CV Rajawali.
- International Maritime, 2009, *Organization International Shipping And World Trade Facts And Figures*, London: Maritime Knowledge Centre.
- Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, 2006, *Hukum Internasional Kontemporer*, Bandung: PT. Refika Aditama.
- Martin Dixon, 2007, *Textbook on International Law Sixth Edition*, Oxford University Press, New York.
- Robiha J.Trisno, Robiha J. Trisno, dkk, 2018, *Hukum Maritim*, Jakarta: EGC.
- Sefriani, 2010, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Jakarta: Penerbit Rineka Cipta.

Artikel

- Berita Trans.com, *KNKT: Tahun 2019, 25 Kecelakaan Kapal, 32 Orang Meninggal & 43 Hilang*, <http://beritatrans.com/2019/12/19/knkt-tahun-2019-25-kecelakaan-kapal-32-orang-meninggal-43-hilang/>, diakses pada tanggal 09 Maret 2022, pukul 15.00 WIB.
- International Organization for Migration, 2016, *Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, dan Kejahatan Perikanan dalam Industri Perikanan di Indonesia* (Jakarta: IOM, KKP, Coventry University).

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- International Maritime Organization, *Introduction to IMO*.
- Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974