

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara maritim dengan luas perairan 2,7 juta km, meliputi sebanyak 70% dari luas seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.¹ Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, maritim dapat diartikan berkenaan dengan laut, atau berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut.² Sebagai negara maritim, laut Indonesia memegang peranan penting baik dalam bidang perdagangan di laut maupun pelayaran. Sebesar 40% dari 90% jalur perdagangan dunia diangkut melalui laut melewati wilayah perairan Indonesia.³ Pelayaran di Indonesia terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keamanan dan keselamatan, serta perlindungan lingkungan maritim berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Selain dimanfaatkan untuk jalur perdagangan dan pelayaran, laut di Indonesia juga dianugerahi dengan kekayaan yang luar biasa. Kekayaan laut merupakan salah satu kekayaan bangsa Indonesia yang berfungsi sebagai Pembangunan Nasional dan memberikan banyak manfaat terhadap kehidupan nyata masyarakat Indonesia, baik secara ekologi, sosial, budaya, maupun

¹ Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat, "Indonesia Negara Maritim dengan Kepulauan Terbesar di Dunia". <https://jabarprov.go.id/index.php/news/25632/2017/11/03/Indonesia-Negara-Maritim-dengan-Kepulauan-Terbesar-di-Dunia>, diakses pada 7 September 2021

² Kamus Besar Bahasa Indonesia, "Maritim". <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/maritim>, diakses pada 7 September 2021

³ Biro Komunikasi dan Informasi Publik, "Enam Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia". <http://www.dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>, diakses pada 7 September 2021

ekonomi. Sektor perikanan merupakan salah satu kekayaan laut Indonesia, serta merupakan salah satu bagian yang ikut memberikan penghidupan kepada masyarakat Indonesia dan sebagai sumber pemasukan bagi sebagian masyarakat yang menggantungkan kehidupannya di sektor perikanan. Tujuan pembangunan nasional diarahkan untuk pembangunan seluruh rakyat Indonesia, maka berdasarkan tujuan tersebut perikanan merupakan salah satu modal dasar di dalam pelaksanaan pembangunan nasional.⁴

Perairan di wilayah Indonesia memiliki sumber daya ikan yang potensial, dan sebagai lahan pembudidayaan ikan yang adalah anugerah bagi bangsa ini untuk dimanfaatkan bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat. Pentingnya sektor perikanan ini telah didukung dengan adanya payung hukum yang mengatur terkait perikanan di dalam Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Normor 31 tahun 2004 Tentang Perikanan. Salah satu cara yang umum dilakukan oleh masyarakat Indonesia dalam memanfaatkan kekayaan laut, terutama di bidang perikanan adalah dengan berlayar untuk mendapatkan hasil tangkapan ikan.

Hasil tangkapan tersebut selain dapat dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan makanan sehari-hari, utamanya seringkali kembali di jual sehingga menghasilkan pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari para nelayan. Nelayan, yaitu orang yang mata pencahariannya adalah melakukan penangkapan ikan membutuhkan suatu sarana yang dapat digunakan agar dapat menjalankan kegiatan penangkapan ikan, agar dapat melaut serta memuat dan

⁴ Djoko Tribawono, *Hukum Perikanan Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013), hal. 5

mengangkut hasil tangkapan ikan. Oleh karena itu, para nelayan membutuhkan kapal perikanan. Berdasarkan Pasal 1 angka 9 Undang-Undang No. 45 Tahun 2009, kapal perikanan adalah:

“Kapal perikanan sebagai kapal, perahu, atau alat apung lain yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan.”

Pelayaran yang dilakukan oleh kapal untuk mengangkut barang, kapal untuk mengangkut penumpang, maupun kapal untuk mengangkut perikanan harus tunduk pada peraturan yang berlaku, mengingat bahwa Indonesia adalah negara hukum sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1 angka 3 UUD 1945. Sebagai sebuah negara hukum, setiap tindakan baik dari penyelenggaraan negara maupun seluruh warga negara harus sesuai dengan aturan hukum yang berlaku.⁵ Oleh karena itu, setiap tindakan tidak terkecuali dalam bidang pelayaran baik oleh kapal pengangkut barang, kapal pengangkut penumpang, dan kapal perikanan juga harus mematuhi peraturan yang berlaku.

Undang-Undang no. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah mengatur persyaratan yang harus dipenuhi guna menjamin keselamatan dan keamanan semua angkutan di perairan, diantaranya adalah setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.⁶ Terhadap kapal perikanan yang akan berlayar selain harus tunduk kepada Undang-

⁵ Guntur Hamzah, *Modul Pendidikan Negara Hukum dan Demokrasi*, (Jakarta: Pusat Pendidikan Pancasila dan Konstitusi Mahkamah Konstitusi, 2016), hal.16

⁶ Penjelasan pasal 219 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang Pelayaran, terdapat aturan yang lebih khusus yang juga harus ditaati yaitu Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Pasal 43 UU No. 45 Tahun 2009 menyebutkan bahwa “setiap kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan wajib memiliki Surat Laik Operasi (SLO) kapal perikanan dari pengawas perikanan tanpa dikenai biaya”. Selain itu, pasal 42 ayat 3 UU No. 45 Tahun 2009 menyebutkan bahwa “setiap kapal perikanan yang akan berlayar melakukan penangkapan dan atau pengangkutan ikan dari pelabuhan perikanan wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar di pelabuhan perikanan”, sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Pelayaran.

Diterbitkannya kedua surat tersebut menandakan bahwa kapal perikanan sudah memenuhi persyaratan kelayakan teknis untuk melakukan pelayaran. Selain itu, surat-surat tersebut juga sebagai suatu sarana untuk memastikan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. Surat Laik Operasi dan Surat Persetujuan Berlayar merupakan dokumen penting sebagai dasar bagi setiap kapal perikanan yang hendak berlayar.

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim.⁷ Meskipun sudah ada peraturan yang dituliskan dalam Undang-Undang guna menjamin keselamatan kapal yang hendak pergi berlayar, namun kejadian tidak diduga seperti kecelakaan kapal

⁷ Pasal 1 angka 32 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

tidak dipungkiri tetap dapat terjadi. Pasal 245 Undang-Undang Pelayaran menyebutkan bahwa kecelakaan kapal dapat berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas.

Hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan pelayaran terus meningkat sejak tahun 2010.⁸ Berdasarkan data hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2016 mencatat terdapat 15 kecelakaan pelayaran dan 4 diantaranya merupakan kecelakaan tenggelamnya kapal.⁹ Kemudian pada tahun 2017, KNKT menyatakan terdapat sebanyak 34 kecelakaan pelayaran yang 6 diantaranya merupakan kecelakaan kapal tenggelam.¹⁰ Berdasarkan data tersebut dapat dilihat bahwa tenggelamnya kapal merupakan salah satu kecelakaan yang kerap kali terjadi ketika sedang melakukan pelayaran.

Terdapat beberapa faktor yang mengakibatkan tenggelamnya kapal, baik faktor alam seperti cuaca buruk, maupun faktor kelalaian manusia. Contoh kasus kecelakaan kapal tenggelam akibat kelalaian terjadi pada kapal KM Lestari Maju pada 3 Juli 2018. Kapal KM Lestari Maju tenggelam di perairan Kepulauan Selayar akibat kerusakan kapal sehingga air masuk dan

⁸ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, “Kecelakaan Pelayaran Hasil Investigasi KNKT, 2010-2017”. <https://lokadata.beritagar.id/chart/preview/kecelakaan-pelayaran-hasil-investigasi-knkt-2010-2017-1530247981>, diakses pada 6 September 2021

⁹ Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, “Data Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2010-2016”. http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media%20Release%20KNKT%202016/Media%20Release%202016%20-%20IK%20Pelayaran%2020161130.pdf, diakses pada 6 September 2021

¹⁰ Sub Komite Investasi Kecelakaan Pelayaran, “Capaian Kinerja Investigasi Keselamatan Transportasi Tahun 2017”. http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media%20Release%20KNKT%202017-2018/Subkom%20Pelayaran.pdf, diakses pada 8 September 2021.

mengakibatkan 36 orang meninggal dunia.¹¹ Kasus tenggelamnya kapal akibat kelalaian manusia juga terjadi pada kapal KM Sinar Bangun pada 12 Juni 2018. Kapal KM Sinar Bangun mengalami kelebihan muatan di mana seharusnya hanya mengangkut 40 orang, namun kapal tersebut ditumpangi hingga 200 orang sehingga menjadi penyebab karamnya kapal. Kecelakaan tersebut mengakibatkan tiga orang korban meninggal dunia dan 164 orang dinyatakan hilang.¹² Sebagaimana yang telah diuraikan di atas, kasus kecelakaan tenggelamnya kapal seringkali diakibatkan tidak dipatuhinya peraturan yang telah ada.

Pada 9 September 2018, terjadi kecelakaan tenggelamnya sebuah kapal perikanan KM Cahaya Indah yang mengalami kecelakaan saat sedang berada di tengah laut. Kasus kecelakaan kapal KM Cahaya Indah dapat dilihat dalam putusan Nomor 25/Pdt.G/2018/PN Rbg, di mana seorang pria bernama Warsono meninggal dunia akibat kecelakaan Kapal KM Cahaya Indah. Kapal tersebut berangkat dengan tujuan penangkapan ikan di Perairan Muara Batua, Kota Baru, Kalimantan Selatan. Kecelakaan kapal yang dialami oleh alm. Warsono terjadi akibat kapal yang mengalami kebocoran pada bagian bawah dinding kapal sehingga air laut masuk dan mengakibatkan tenggelamnya kapal.

Keberangkatan Kapal KM Cahaya Indah ternyata tidak dilengkapi dengan Surat Laik Operasi (SLO) dan Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar

¹¹ Ita Lismawati F Malau, "Linimasa: Daftar Kecelakaan Kapal Sepanjang 2018". <https://www.idntimes.com/news/indonesia/ita-malau/linimasa-kapal-tenggelam-masih-saja-terjadi-di/6>, diakses pada 7 September 2021

¹² Danu Damarjati, "Tragedi Karamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba". <https://news.detik.com/berita/d-4359271/tragedi-karamnya-km-sinar-bangun-di-danau-toba>, diakses pada 7 September 2021

Pelabuhan TPI Tasikagung Kabupaten Rembang. Hal tersebut melanggar ketentuan dalam Undang-Undang Pelayaran dan Undang-Undang Perikanan sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya. Ketidaklengkapan surat-surat tersebut yang berdampak terhadap kecelakaan menjadi dasar bagi penggugat untuk mengajukan gugatan atas dasar perbuatan melawan hukum.

Perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang berbunyi “tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Pasal 1365 KUHPer telah mewajibkan pihak yang menimbulkan kerugian untuk mengganti kerugian kepada orang yang dirugikan. Menurut Miriam Badruzaman, unsur-unsur dari perbuatan melawan hukum yaitu¹³:

1. Terdapat perbuatan, baik bersifat positif ataupun negatif.
2. Perbuatan tersebut harus melawan hukum.
3. Terdapat kerugian
4. Terdapat hubungan sebab akibat antara perbuatan melawan hukum dengan kerugian.
5. Terdapat kesalahan.

Meskipun telah disebutkan dalam Pasal 1365 KUHPer perihal ganti kerugian terhadap pihak yang dirugikan, namun KUH Perdata tidak menentukan atau menjelaskan lebih jauh perihal mekanisme ganti rugi dalam

¹³ Miriam Darus Badruzaman, *Hukum Perikatan dalam KUH Perdata Buku Ketiga: Yurisprudensi, Doktrin, serta Penjelasan*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2015), hal. 146

perbuatan melawan hukum. Oleh sebab itu, aturan yang digunakan untuk ganti rugi dalam perkara perbuatan melawan hukum adalah secara analogis menggunakan peraturan akibat wanprestasi yang diatur dalam Pasal 1243-1252 KUHPer.¹⁴ Akan tetapi, penentuan ganti kerugian materil dalam kasus perbuatan melawan hukum tidak semudah menentukan ganti kerugian dalam kasus wanprestasi, oleh karena tidak ada jumlah atau hal yang telah ditentukan secara pasti seperti dalam perjanjian.

Ganti kerugian tidak dapat asal dituntut oleh satu pihak kepada pihak lain. Sebelum menuntut ganti kerugian, harus dapat dibuktikan bahwa salah satu pihak melakukan perbuatan melawan hukum dengan memenuhi kelima unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, sehingga akibat dari tindakannya tersebut menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam putusan Nomor 25/Pdt.G/2018/PN Rbg, Penggugat selaku istri dari alm. Warsono harus dapat membuktikan bahwa tindakan Tergugat I, Tergugat II, dan Tergugat III adalah tindakan perbuatan melawan hukum, di mana kesalahan yang dilakukan oleh para tergugat memiliki hubungan kausal, atau dengan kata lain mengakibatkan alm. Warsono meninggal dunia agar penggugat dapat menuntut ganti kerugian.

Pada bagian menimbang, perbuatan yang dilakukan oleh Tergugat I selaku pengurus kapal dan Tergugat II selaku pemilik kapal KM Cahaya Indah dinyatakan telah melanggar Pasal 1365 KUH Perdata sehingga Tergugat I dan

¹⁴ Velliana Tanaya, *Perbuatan Melawan Hukum Informasi Menyesatkan (Misleading Information) dalam Prospektus Go Public*, (Tangerang: Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan, 2018), hal.105

Tergugat II dinyatakan telah melakukan perbuatan melawan hukum. Akan tetapi, Tergugat III selaku Nakhoda dianggap tidak melakukan perbuatan melawan hukum, sehingga ganti rugi kepada penggugat hanya dibebankan kepada Tergugat I dan Tergugat II secara tanggung renteng. Padahal, Nakhoda memiliki kewajiban untuk menaati peraturan dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya berdasarkan Pasal 343 KUH Dagang. Dalam Pasal 342 KUH Dagang, disebutkan juga bahwa Nakhoda bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang besar.

Pada putusan tersebut, pihak penggugat menuntut ganti kerugian berupa kerugian materiil dan immateriil. Pada amar putusan, hakim menetapkan Tergugat I dan Tergugat II harus memberikan ganti rugi kepada Penggugat sebesar Rp 367.000.000 dengan rincian Rp 55.000.000 berupa ganti kerugian materiil dan Rp. 312.000.000 sebagai ganti kerugian immateriil. Kerugian materiil pada umumnya mencakup kerugian yang diderita dan keuntungan yang diharapkan. Sementara besarnya kerugian immateriil ditetapkan berdasarkan penaksiran, yang bertujuan agar pihak yang dirugikan sebisa mungkin dikembalikan kepada keadaan sebelum terjadinya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku.¹⁵

Pada kasus perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan kematian, ganti rugi yang diberikan tidak mungkin dapat mengembalikan korban kepada

¹⁵ Ibid, hal.104

keadaan seperti sebelumnya saat ia masih hidup. Selain itu, meskipun terdapat ganti kerugian yang harus diberikan namun tentu saja nyawa tidak dapat dinilai secara materi, sehingga hal tersebut menimbulkan rasa ingin tahu dari penulis bagaimana menentukan besaran ganti kerugian atas kematian seseorang.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk mengetahui lebih lanjut mengenai ganti rugi atas hilangnya nyawa seseorang karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan orang lain, dengan berfokus pada studi kasus putusan No. 25/Pdt.G/2018/PN.Rbg. Oleh karena itu penulis akan meneliti kasus tersebut dalam bentuk penelitian dengan judul “TINJAUAN YURIDIS GANTI RUGI TERHADAP PERBUATAN MELAWAN HUKUM YANG MENGAKIBATKAN HILANGNYA NYAWA (Studi Kasus Putusan Nomor 25/Pdt.G/2018/PN. Rbg)”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perbuatan para tergugat dalam Putusan Pengadilan Nomor 25/Pdt.G/2018/PN Rbg yang dapat diklasifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum?
2. Bagaimana ganti rugi yang sewajarnya terhadap perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana tindakan para tergugat dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 25/Pdt.G/2018/PN Rbg yang dapat diklasifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis ganti rugi yang sewajarnya terhadap perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan pemahaman mengenai ganti rugi dalam perbuatan melawan hukum khususnya perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang. Selain itu penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi perkembangan ilmu hukum khususnya dalam bidang perbuatan melawan hukum.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi masyarakat agar dapat memahami penerapan unsur-unsur

perbuatan melawan hukum. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan terhadap para pembuat kebijakan di Indonesia dalam memperbaiki peraturan-peraturan yang belum ada sebelumnya, khususnya terkait dengan ganti rugi terhadap perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang.

1.5 Sistematika Penelitian

Penelitian ini terdiri atas 5 (lima) bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini memuat latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan yang menjadi dasar dilakukannya penelitian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini terbagi menjadi dua yakni tinjauan teori dan tinjauan konseptual yang berisi mengenai teori-teori yang berhubungan dengan penulisan penelitian ini, seperti teori perbuatan melawan hukum, teori umum tentang pelayaran, pengaturan terkait Surat Persetujuan Berlayar dan Surat Laik Operasi, dan ganti rugi.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan metode metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini, terbagi ke dalam lima sub bab yaitu jenis

penelitian, jenis data, cara perolehan data, jenis pendekatan, dan analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Pada bab ini penulis akan menjawab rumusan masalah dengan berlandaskan kepada teori-teori serta peraturan terkait dengan penelitian. Bab ini terbagi ke dalam dua bagian, yaitu hasil penelitian dan analisis mengenai bagaimana perbuatan para tergugat dapat diklasifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum serta bagaimana ganti rugi yang sewajarnya terhadap perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini akan berisikan kesimpulan yang berisi jawaban atas rumusan masalah dalam penelitian ini, dan saran penulis terkait topik penelitian.