

REKONSTRUKSI HUKUM TRANSPORTASI PERAIRAN TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENUMPANG DAN BARANG

Yanuar Syam Putra^{*)}

email : yan_090185@yahoo.com

Abstrak

Pelayaran atau angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan ke depan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara massal. Banyak contoh kasus terjadinya kecelakaan laut yang disebabkan dilanggarnya standar keamanan yang ada dan dalam hal ini lembaga yang khusus menangani keselamatan di bidang pelayaran adalah Direktorat Keselamatan Penjagaan Laut Pantai atau biasa disingkat KPLP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Penulisan ini menggunakan metode penelitian normatif dan empiris di lingkup Pelabuhan Indonesia.

Kata Kunci: Pelayaran dan KPLP.

Abstract

Cruise or sea transportation is part of transport that can not be separated by part of other means of transportation with the ability to face the changes ahead , has the characteristic of being able to perform mass transport. Many examples of cases of sea accidents caused the violation of existing security standards and in this case the institutions that specifically deal with safety in shipping is the Marine Coast Guard Safety Directorate or commonly abbreviated KPLP Directorate General of Sea Transportation. This writing method normative and empirical research in the scope of Indonesia Port.

Keywords: Shipping and KPLP.

A. Pendahuluan

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut, sebagaimana amanat UU Nomor 17 Tahun 2008 , pelayaran menjadi suatu hal yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan sesuai dengan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang-undang Dasar 1945.

Namun demikian, sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan sebagai dasar dan tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan

^{*)} Dosen Tetap Yayasan Universitas PGRI Palembang

kan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*). Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa dihindari dan semakin marak terjadi, faktor yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan di laut diantaranya adalah:

1. Faktor teknis biasanya terkait dengan kekurangcermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan, atau pelanggaran terhadap ketentuan dan peraturan atau prosedur yang ada.
2. Faktor cuaca buruk merupakan permasalahan yang biasanya dialami seperti badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim atau badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas. Terjadinya perubahan iklim saat ini, mengakibatkan kondisi laut menjadi lebih ganas, ombak dan badai semakin besar sehingga sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan di laut.

3. Faktor manusia itu sendiri yaitu kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kekurangmampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal secara berlebihan.¹

Berdasarkan asas-asas hukum perdata adalah landasan undang-undang yang lebih mengutamakan kepentingan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan yang dirumuskan dengan kata-kata: perjanjian (kesepakatan), koordinatif, campuran, retensi, dan pembuktian dengan dokumen.² Sedangkan dalam aturan perundangan tentang hukum pengangkutan terdapat kandungan asas hukum publik yang meliputi sebagai berikut: asas manfaat, asas adil dan merata, asas kepentingan umum, asas keterpaduan, asas tegaknya hukum, asas percaya diri, asas keselamatan penumpang, asas berwawasan lingkungan hidup, asas kedaulatan negara, dan asas kebangsaan. Oleh karena itu pelaksanaan pengangkutan di perairan ini, juga perlu kita pertimbangkan salah satunya hal kesepakatan dalam perjanjian antara perusahaan pengangkutan perairan dengan penumpang dan/atau pemilik barang. Perjanjian pengangkutan di perairan yang dimaksud itu, dapat dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan (berdasarkan Pasal 38 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Hal ini berguna untuk memberikan rasa tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan di perairan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya yang berupa: kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah/ hilang/ rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan pengangkutan

¹ http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran#Penyebab_kecelakaan_pelayaran Diakses Pada Tanggal 13 April 2013.

² Abdulkadir Muhammad, Cetakan ke-5 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit: PT Citra Aditya Bakti, Bandung, Hlm. 14

penumpang/ barang yang diangkut, dan kerugian pihak ketiga, apabila perusahaan pengangkutan di perairan dapat memberikan bukti bahwa kerugian itu timbul bukan karenanya, maka perusahaan tersebut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya³ dan perusahaan pengangkutan di perairan ini juga wajib mengangsurasikan tanggung jawabnya (berdasarkan Pasal 40-41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Apabila tanggung jawab ini tetap diabaikan, maka hal itu akan bertentangan dari aturan nilai-nilai dalam Pancasila sebagai *founding fathers*, terutama dalam nilai kemanusiaan yang adil dan beradab sebagai nilai yang terkait dengan hakikat manusia mengenai keselamatan jiwa penumpang dalam suatu pelayaran di Indonesia, yang juga berkaitan erat dengan hubungannya hak asasi manusia per-individu.⁴

Hal tanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang pada saat melakukan pelayaran di Indonesia perlu ditekankan, karena setelah penulis melihat kejadian-kejadian kecelakaan kapal dimulai dari tahun 2007-2014 yang penyebabnya beraneka ragam, sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa yang harus diperhatikan itu adalah *Overcapacity*; Standar Keselamatan dan Kelayakan Kapal; dan Dispensasi Perwira agar dapat terhindar dari kejadian kecelakaan tersebut.

B. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang di atas tersebut, maka penulis dapat mengambil suatu permasalahan yang sering terjadi terkait dengan fenomena yang ada dalam keselamatan pelayaran menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Indonesia, yaitu sebagai berikut : Apakah aturan hukum transportasi perairan telah memberikan perlindungan hukum

³ *Ibid.*, Hlm. 18-19.

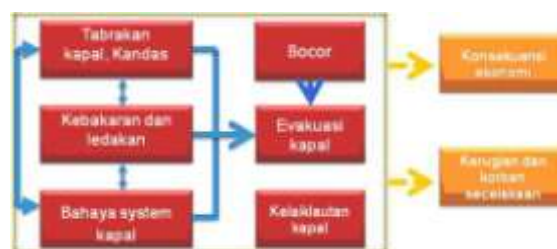
⁴ Kaelan, Edisi Pertama 2013, *Negara Kebangsaan Pancasila (Kultural, Historis, Filosofis, Yuridis, dan Aktualisasinya)*, Penerbit: Paradigma, Yogyakarta, Hlm. 223.

terhadap jaminan keselamatan dan keamanan penumpang di pelayaran Indonesia?

C. Pembahasan

Perlindungan Hukum terhadap Jaminan Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Pelayaran Indonesia dalam Hukum Transportasi Perairan

Berdasarkan dasar perlindungan hukumnya begitu banyak hal yang akan terkait dalam implementasi pengangkutan kelautan tersebut, misalnya: terjadi kecelakaan kapal, pelanggaran perjanjian dalam perusahaan pengangkutan berkaitan dengan jumlah muatan, keselamatan penumpang dan barang pengiriman. Seperti halnya penyebab perlindungan hukum ini diperlukan karena adanya fenomena dalam bagan di bawah sebagai berikut:



Hukum Pengangkutan laut yaitu norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan “pelayaran” di laut. Oleh karena itu Hukum Pengangkutan di laut juga disebut “Hukum Pelayaran”.

Prof. Soekardono kemudian membagi Hukum Laut menjadi 2 (dua) yaitu Hukum Laut Keperdataan dan Hukum Laut Publik.⁵ Hukum laut bersifat keperdataan atau privat, karena hukum laut mengatur hubungan antara orang-perorangan. Dengan kata lain orang adalah subjek hukum. Dimaksud dengan orang di sini adalah pengirim dan penumpang dengan perusahaan pengangkutan. Sifat dasar dari perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran (jasa dan pemborongan), timbal

⁵ R. Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Penerbit: CV Rajawali, Jakarta, Hlm. 5.

balik (para pihak mempunyai kewajiban untuk melakukan dan berhak memperoleh prestasi) dan konsensual (perjanjian pengangkutan sah terjadinya kesepakatan).

Adapun perjanjian pengangkutan laut itu sendiri terbagi atas:

1. Perjanjian Carter Menurut Waktu (*Time Charter*) Pasal 453 (2) KUHD, *Vervrachter* (pihak yang mencarterkan) mengikatkan diri kepada *Bevrachter* (pihak yang dicarterkan) untuk:

- 1) Waktu tertentu;
- 2) Menyediakan sebuah kapal tertentu;
- 3) Kapal nya untuk pelayaran di laut bagi *Bevrachter*;
- 4) Pembayaran harga yang dihitung berdasarkan waktu.

Kewajiban pengangkut:

- 1) Pasal 453 (2) KUHD: Menyediakan sebuah kapal tertentu menurut waktu tertentu;
- 2) Pasal 470 *jo* 459 (4), 308 (3) KUHD:
- 3) Kesanggupan atas Kapal meliputi mesin dan perlengkapan (terpelihara/ lengkap) dan ABK (cukup dan cakap);
- 4) Pasal 460 (1) KUHD menyebutkan bahwa kewajiban pencarter untuk memelihara, melengkapi dan menganakbuahi.

2. Perjanjian Carter Menurut Perjalanan (*Voyage Charter*) Pasal 453 (3) KUHD, *Vervrachter* mengikatkan diri kepada *Bevrachter* untuk:

- 1) Menyediakan sebuah kapal tertentu;
- 2) Seluruhnya atau sebagian dari kapal;
- 3) Pengangkutan orang/ barang melalui lautan;
- 4) Pembayaran harga berdasarkan jumlah perjalanan.

Kewajiban Pengangkut:

- 1) Menyediakan kapal tertentu atau beberapa ruangan dalam kapal tersebut dalam Pasal 453 (2) KUHD;
- 2) Pasal 459 (4) KUHD: terpelihara dengan baik, dilengkapi, sanggup untuk pemakaian;

3) Pasal 470 (1) KUHD: Pengangkut tidak bebas untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak bertanggung jawab atau bertanggung jawab tidak lebih daripada sampai jumlah yang terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang cakupnya usaha untuk pemeliharaan, perlengkapan atau pemberian awak untuk alat pengangkutnya, atau untuk kecocokannya bagi pengangkutan yang diperjanjikan, maupun karena perlakuan yang keliru atau penjagaan yang kurang cukup terhadap barang itu. Persyaratan yang bermaksud demikian adalah batal.

3. Perjanjian Pengangkutan Barang Potongan

- 1) Pasal 520 huruf g KUHD: Pengangkutan barang berdasarkan perjanjian selain daripada perjanjian carter kapal;
- 2) Kapal nya tidak perlu tertentu seperti perjanjian carter.

Kewajiban Pengangkut:

- 1) Pasal 468 (1) KUHD: Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya;
- 2) Pasal 470 (1) KUHD: Mengusahakan kesanggupan kapal nya untuk dipakai sesuai perjanjian, harus benar dalam memperlakukan muatan, dan melakukan penjagaan terhadap barang yang diangkutnya, dan yang diutamakan adalah barang/ muatan/ cargonnya sebagai objek perjanjian.

Tuntutan Ganti Rugi:

1. Jangka Waktu pengajuan;
2. Diajukan dalam waktu satu tahun sejak barang diserahkan, atau sejak hari barang tersebut seharusnya diserahkan (Pasal 487 KUHD);
3. Hak *Previlige*: kedudukan si penerima barang didahulukan atas upah pengangkutan, tapi setelah

piutang-piutang yang diistimewakan dalam Pasal 316 KUHD: ia meminta sita atas pengangkutan terlebih dahulu dalam jangka waktu satu tahun;

4. Tuntutan diajukan kepada ketua pengadilan negeri setempat, dimana terjadinya penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima barang.

Dasar Hukum Pengaturan Pengangkutan Laut di Indonesia:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menjadi dasar hukum karena Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat digunakan sebagai landasan untuk menghindari kekosongan hukum dalam bidang hukum Pengangkutan, yaitu apabila di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak ada dan/ atau belum diatur, maka kita bisa menemukannya di dalam peraturan perundang-undangan yang sifatnya umum, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
Terkait dalam Pasal 307 sampai dengan Pasal 747 KUHD mengenai masalah Pengangkutan Laut.
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang lain yang terkait;
Berdasarkan Pasal 1 angka 10 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan adalah angkutan barang dari suatu tempat diterimanya barang tersebut ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang yang bersangkutan. Sedangkan Pengangkutan adalah kegiatan memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat sampai tujuan.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa keduanya sama-sama merupakan suatu

proses, hanya saja di dalam Angkutan sudah saja hal yang detail. Dimana per-pindahan itu dimulai dan dimana perpindahan itu diakhiri. Dalam arti sudah ditentukan tempat penerimaan barang dan tempat penyerahan barang.

Dikatakan pengangkutan perairan karena dalam kegiatan pengangkutannya dilakukan dengan melalui perairan, hanya saja jenis perairannya berbeda-beda. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/ atau barang dengan menggunakan kapal (dalam Pasal 1 angka 3 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran).

Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas:

- 1) Angkutan Laut;
Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- 2) Angkutan Sungai dan Danau;
“Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan” merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu “Angkutan Sungai dan Danau” atau ASD dan “Angkutan Penyeberangan”. Istilah ASDP ini merujuk pada sebuah jenis “moda” atau “jenis angkutan” dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASDP.

Angkutan Perairan Daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit

sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.

Angkutan Perairan Daratan merupakan sebuah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu *Inland Waterways* atau juga dalam bahasa Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau juga *voies navigables* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berada di kawasan daratan seperti sungai, danau dan kanal.

Sementara itu, menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 18, menyatakan bahwa Angkutan Sungai dan Danau (ASD) dilakukan secara terpadu yang dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha, dimana tetap memperhatikan intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional, dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak teratur, namun kegiatan ASD ini dilarang dilakukan di laut kecuali mendapatkan izin dari Syahbandar dengan tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Moda angkutan ini tentunya tidak mempergunakan perairan laut sebagai prasarana utamanya namun perairan daratan. Dalam kamus Himpunan Istilah Perhubungan, istilah perairan daratan didefinisikan sebagai semua perairan danau, terusan dan sepanjang sungai dari hulu dari hulu sampai dengan muara sebagaimana dikatakan undang-undang atau peraturan tentang wilayah perairan daratan.

- 3) dan Angkutan Penyeberangan;
Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Karakteristik Angkutan Perairan Daratan:

Sebagai suatu jenis moda angkutan dalam suatu sistem transportasi, Angkutan Perairan Daratan memiliki karakter yang khas yang berbeda dengan moda angkutan lainnya. Bahkan karena angkutan ini terdiri dari angkutan sungai (dan juga kanal) dan angkutan danau (termasuk juga rawa, waduk dan situ), karakter yang dimilikinya pun relatif cukup unik.

Angkutan sungai memiliki karakter yang hampir mirip dengan angkutan jalan (*highways*) atau angkutan kereta api (*railways*) karena hanya dapat melayani pengguna jasa pada daerah cakupan (*catchment area*) di sepanjang aliran sungai itu saja. Pada angkutan sungai terkadang terdapat adanya lintas penyeberangan di sungai yang rutin dimana hal ini tidak terdapat pada angkutan jalan. Sementara itu, angkutan danau cenderung memiliki daerah pelayanan yang lebih terbatas karena hanya dapat melayani pengguna jasa di sekitar danau saja dan lebih bersifat sebagai angkutan penyeberangan di kawasan danau tersebut.

Angkutan perairan daratan umumnya memiliki rute yang tidak tetap dan jadwal yang tidak teratur meskipun juga pada tingkatan yang lebih berkembang juga terdapat angkutan dengan rute yang tetap dan dengan jadwal yang teratur maupun tidak teratur. Angkutan perairan daratan umumnya menggunakan kapal perairan daratan berkonstruksi kayu dengan berbagai variasinya. Secara teknis, karakteristik angkutan perairan daratan memberikan keunggulan kepada moda tersebut untuk bersaing dengan moda antara lain :⁶

⁶ Muhammad Fathoni, *Dialog Nasional Transportasi Multimoda Angkutan Barang*, Palembang, 23 Juni 2014, Di Hotel Swarna Dwipa Palembang, Hlm. 3-6.

Tabel 1. Keunggulan dan Kelemahan Pengangkutan Perairan Daratan

No.	Keunggulan Angkutan Perairan Daratan	Kelemahan Angkutan Perairan Daratan
1.	Prasarana tersedia secara alami;	Bergantung pada kondisi alur dan alam;
2.	Biaya pengembangan jaringan lebih rendah (5%-10%) dari angkutan jalan dan rel;	Tingkat reliabilitas kurang terjaga;
3.	Biaya pemeliharaan rendah (20%) dari jaringan jalan;	Kecepatan relatif lebih rendah;
4.	Potensi keselamatan lebih baik dibandingkan angkutan jalan karena kecepatan yang rendah;	Kurang fleksibel karena jangkauan daerah (<i>catchment area</i>) yang kecil di sepanjang alur pelayaran saja;
5.	Bahan bakar lebih efisien dari angkutan jalan;	Aksesibilitas rendah karena terkadang sulit dijangkau dari jalan;
6.	Dampak lingkungan yang lebih rendah dari angkutan jalan;	Ada kecenderungan angkutan untuk <i>over capacity</i> ;
7.	Biaya angkut yang lebih ekonomis untuk angkutan barang jarak jauh dari angkutan jalan;	Investasi tinggi untuk kapal baru;
8.	Kapasitas angkut yang besar, dapat mengurangi kerusakan jalan;	Tingkat kenyamanan yang rendah untuk angkutan penumpang;
9.	Angkutan utama untuk daerah terpencil, dimana angkutan jalan dan udara sulit/ mahal;	Budaya yang konservatif dan tradisional pada operasional penyediaan jasa angkutan perairan;
10.	Cocok untuk angkutan wisata;	Peran yang kecil (<i>modal share</i>) pada sistem transportasi; dan
11.	Mampu diintegrasikan antara angkutan darat dan angkutan laut untuk ekspor-impor;	Prasarana alur masih belum memadai;
12.	Alternatif solusi mengurangi kepadatan dan kerusakan jalan.	Aspek keselamatan cenderung diabaikan.

Jadi, dapat diketahui bahwa tanpa ada dasar pengaturan perlindungan hukum yang jelas dan tegas terhadap aturan hukum pengangkutan perairan di pelayaran Indonesia, tidak akan efektif dan relevan aturan tersebut dapat dijalankan dengan baik apalagi untuk ditaati oleh masyarakat, apabila aturannya itu sendiri masih banyak terdapat kelemahan-kelemahan hukum dan bahkan lebih dikhawatirkan adalah ketidaktahuan masyarakat bahwa aturannya itu sendiri telah ada yang mengaturnya. Sehingga sering terjadi lepas tanggung jawab terhadap aturan yang telah melekat didalamnya dan bahkan sering juga terjadi pelanggaran etika profesi dalam pengangkutan kelautan seperti: tidak menghiraukan tanda-tanda rambu-rambu lalu lintas di kelautan ataupun di perairan pedalaman sehingga mengakibatkan keselamatan dari penumpang dan barang yang akan dikirimkan (kecelakaan kapal, dan lain sebagainya). Maka hendaknya pengaturan-

pengaturan yang menjadi dasar dalam perlindungan hukum pengangkutan kelautan ini, dapat menunjang aturan yang lain sebagai acuan bahwa aturan itu memang sudah ada sebelumnya. Walaupun dalam *ius constituendum*-nya nanti perlu dituangkan suatu pembaharuan hukum untuk melaksanakan perubahan setiap aturan-aturan yang terkait dengan dasar pengaturan hukum pengangkutan kelautan ini, agar menurut *Mochtar Kusumaatmadja* tentang fungsi dan peranan hukum dalam pembangunan nasional, kemudian dikenal sebagai Teori *Hukum Pembangunan*, diletakkan di atas premis yang merupakan inti ajaran atau prinsip bagi aturan hukum kedepannya dalam suatu perubahan aturan itu sendiri dalam masyarakatnya.⁷

Diharapkan juga dalam dasar pengaturan perlindungan hukum terhadap

⁷ Romli Atmasasmita, Cetakan Pertama Maret 2012, *Teori Hukum Integratif*, Penerbit: Genta Publishing, Yogyakarta, Hlm. 65-66.

hukum pengangkutan perairan di pelayaran Indonesia ini, dapat melahirkan prinsip keadilan sosial: memberi jalan untuk memberikan hak-hak dan kewajiban di lembaga-lembaga dasar masyarakat serta menentukan pembagian keuntungan dan beban kerja sama sosial secara layak⁸, bagi setiap perusahaan pengangkutan maupun penumpang dan barang yang dikirimkan. Hal ini dikarenakan dalam perlindungan hukum, kita terlebih dahulu harus memberikan penegakan hukum terhadap pelaksanaannya agar lebih tercipta unsur negara hukum didalamnya. Negara hukum itu menurut *C.C. van Bosse* adalah bahwa apa yang merupakan hukum itu (sekali pun diciptakan oleh pembentuk undang-undang atau oleh badan-badan administrasi dalam batas-batas yang ditentukan oleh Parlemen itu) dipastikan benar tidaknya, ditafsirkan adil-tidaknyanya oleh badan yudikatif; sedang diluar badan yudikatif ini *tidak ada instansi lain*, yang berwenang menafsirkan, isi atau adil-tidaknyanya suatu kaedah undang-undang atau kaedah hukum itu.⁹ Oleh karena itu penciptaan dasar pengaturan perlindungan hukum pengangkutan/ transportasi sangat-

lah diperlukan, guna memberikan suatu kepastian hukum sehingga mewujudkan nilai keadilan dalam negara hukum kedepannya nanti.

D. Kesimpulan

Jadi, perlindungan hukum terhadap jaminan keselamatan dan keamanan penumpang di pelayaran Indonesia tersebut belum terlaksana dengan baik. Hal itu dikarenakan kurang efektif dan relevannya aturan perlindungan hukum tersebut dilaksanakan, terbukti masih banyak terjadinya kecelakaan akibat dari ketidakpatuhannya SDM itu pada rambu-rambu lalu lintas di perairan/kelautan saat melakukan pelayaran, sehingga sering kali terjadi tabrakan kapal, tenggelam, bahkan sampai terbakar. Di harapkan dalam rekonstruksi hukum transportasi perairan ke depan ini dapat lebih memperhatikan tingkat pengawasan dalam hal seperti: *overcapacity*, standar keselamatan dan kelayakan kapal, serta dispensasi perwiranya. Agar perlindungan hukum tersebut dapat mewujudkan kepastian hukum dan menegakan nilai keadilan dalam negara hukum nantinya tercapai.

⁸ John Rawls, Cetakan 1 Mei 2006, *Teori Keadilan*, Penerbit: Pustaka Pelajar, Yogyakarta, Hlm. 5

⁹ Sunarjati Hartono, 1982, *Apakah The Rule of Law itu?*, Penerbit: Alumni, Bandung, Hlm. 38.

Daftar Pustaka

Buku:

- Abdulkadir Muhammad. Cetakan ke-5 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Penerbit: PT Citra Aditya Bakti. Bandung.
- John Rawls. Cetakan 1 Mei 2006. *Teori Keadilan*. Penerbit: Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Kaelan. Edisi Pertama 2013. *Negara Kebangsaan Pancasila (Kultural, Historis, Filosofis, Yuridis, dan Aktualisasinya)*. Penerbit: Paradigma. Yogyakarta.
- Muhammad Fathoni. *Dialog Nasional Transportasi Multimoda Angkutan Barang*. Palembang, 23 Juni 2014. Di Hotel Swarna Dwipa Palembang.
- R. Soekardono. 1981. *Hukum Dagang Indonesia*. Penerbit: CV Rajawali. Jakarta.
- Romli Atmasasmita. Cetakan Pertama Maret 2012. *Teori Hukum Integratif*. Penerbit: Genta Publishing. Yogyakarta.
- Sunarjati Hartono. 1982. *Apakah The Rule of Law itu?*. Penerbit: Alumni. Bandung.

Internet:

http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran#Penyebab_kecelakaan_pelayaran