

PERLINDUNGAN HUKUM ATAS KESELAMATAN PENUMPANG KM. KIRANA IX DALAM HAL TERJADI KECELAKAAN KAPAL (Studi Di PT Dharma Lautan Utama Surabaya)

Aditya Prayoga

(S1 Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)
Aditya.prayoga93@gmail.com

Indri Fogar Susilowati, S.H.,M.H.

(S1 Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)
Indrifogar@unesa.ac.id

Abstrak

Pelayanan terhadap pengguna jasa perairan di Indonesia haruslah dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang ada dalam hal ini Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Bagi penyelenggara jasa pelayaran dalam penelitian ini merupakan PT Dharma Lautan Utama haruslah memberikan perlindungan atas keselamatan konsumennya. Penelitian ini berfokus pada Pasal 94 huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran Perusahaan pelayaran haruslah bertanggungjawab atas keselamatan konsumennya selama pelayaran berlangsung. Adanya peraturan haruslah dapat dilaksanakan semaksimal mungkin untuk memberikan perlindungan hukum khususnya terhadap penumpang dan demi keselamatan bersama. Dalam hal ini penelitian yang dikaji lebih lanjut adalah mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan. Penelitian ini bertujuan menganalisis perlindungan hukum atas penumpang kapal terkait dengan kecelakaan di PT Dharma Lautan Utama dan menganalisis faktor penghambat jika terhadap perlindungan hukum itu sendiri. Penelitian hukum ini merupakan penelitian hukum empiris, sosiologis. Teknik Pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dokumentasi dan wawancara. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini secara deskriptif kualitatif. Hasil penelitian, menunjukkan bahwa perlindungan hukum Pasal 94 huruf d UU Pelayaran yang dilakukan oleh PT Dharma Lautan Utama ditindak secara preventif dan represif. Untuk selanjutnya faktor-faktor penghambat dalam pemberian perlindungan hukum terhadap penumpang kapal jika terjadi kecelakaan datang dari, penegak hukum, fasilitas dan budaya masyarakatnya. Saran bagi perusahaan PT Dharma Lautan Utama, yakni lebih berkordinasi lagi kepada pihak-pihak yang terkait seperti KNKT jika terjadi kecelakaan pada kapal yang melakukan pelayaran dan menyiapkan kapal dalam kondisi yang prima dapat berlayar secara tenang dan nyaman. Pihak pelabuhan menyiapkan sumber daya pelaut yang baik dari pemerintah yang berwenang maupun dari kapal dengan sungguh-sungguh menerapkan manajemen keselamatan serta masyarakat khususnya bagi penumpang kapal harus mematuhi seluruh peraturan yang disampaikan dan menjalankan penuh.

Kata kunci: perlindungan hukum, pelayaran, kecelakaan.

Abstract

The services of shipping in Indonesia must be implemented in accordance with the existing regulation which is article No. 17/2008 about shipping. PT Dharma Lautan Utama which is the executant of the shipping services in this research, they have to provide welfare for its consumer. This research is focusing on article 94 point d in shipping laws. The shipping company should have the responsibility for its consumer safety during the voyage. The existence of shipping regulations should be done as much as possible. It aims to offer a legal protection especially for the passengers. The further explanation of this research will be about a legal protection against the passengers as if a shipwreck is happened. The aim of this research is to analyze the legal protection against the passenger in PT Dharma Lautan Utama accident and to analyze the obstacle in the regulation as well. This research is an empirical and sociological law study. The technique of data collection of this research is used documentation and interviews and it analyzed descriptively yet qualitatively. The result of this research shows that the legal protection of article 94 point d on shipping laws which is done by PT Dharma Lautan Utama was preventively and repressively. Beside that, the obstacles in giving the legal protection to the passenger were from the law enforce, facilities and the common culture in that society. The suggestions for PT Dharma Lautan Utama are expected to well-coordinated with the relevant parties like KNKT as if the accident happened in sailing. They also have to set up the best ship which can sail quietly and comfortably. The seaports have to provide their best seafarers' resources both form authorized government and the company and they have to implement the safety management. This is also applies for the passengers that are in compliance with applicable regulations.

Keywords: legal protection, sailing, shipwreck

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan sebuah Negara maritim yang seluruh wilayahnya dikelilingi oleh laut, sehingga untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau-pulau lain dilakukan melalui pelayaran. Pelayaran menjadi salah satu transportasi yang penting bagi Indonesia, dengan berlayar bangsa ini menjadi saling terkait satu sama lain sehingga Indonesia dapat memenuhi kebutuhan dalam sumber daya alam lebih yang lebih merata.¹

Berbicara mengenai moda transportasi air, maka tidak terlepas dari kapal sebagai alat transportasi utama, sesuai dengan definisi dalam Pasal 1 angka 36 undang-undang nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.² Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda; termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis; kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Berdasarkan definisi tersebut, dapat diklasifikasikan berbagai jenis kapal niaga, yaitu: 1. Kapal yang digerakan oleh tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin, misalnya, kapal motor, kapal uap, kapal tenaga matahari, dan kapal nuklir; 2. Kapal yang digerakan oleh tenaga angin adalah kapal layar; 3. Kapal yang ditunda adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain; 4. Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya, *jetfoil*, *hydrofoil*, *hovecraft* dan kapal-kapal cepat lain yang memenuhi kriteria tertentu; 5. Kapal di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air, misalnya, kapal selam; 6. Kapal apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi untuk penunjang kegiatan lepas pantai, dan tongkang penampung minyak.³

Ditinjau dari segi konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang diangkut, ada empat jenis kapal, seperti diuraikan berikut ini: 1. Kapal Barang (*cargo ship*) Kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang

menurut jenisnya. Berdasarkan jenis barang yang diangkut, kapal muatan umum, kapal muatan curah, kapal tanki, kapal pengangkut khusus dan kapal peti kemas; 2. Kapal penumpang (*passenger ship*) Kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri atas beberapa geladak, setiap geladak terdiri kamar penumpang berbagai kelas, seperti Kapal Kambuna, Kapal Kerinci; 3. Kapal barang-penumpang (*cargo-passenger ship*) Kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri atas beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang; 4. Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas Kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas maksimum 12 orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak.

Angkutan penumpang mempunyai tiga (3) standar layanan yang harus didapatkan oleh konsumen dalam hal ini penikmat jasa angkutan kapal yakni:⁴ 1. Layanan dalam pemesanan tiket. Hal tersebut merupakan standar layanan yang tersedia meliputi: system komputerisasi yang menyeluruh baik secara *on-line* dalam seluruh cabang dan biro perjalanan, pemesanan tiket sekali jalan maupun tiket pulang-pergi, adanya system antrian, *pre-paid reservation*, tidak adanya calo tiket, informasi dan pemesanan melalui internet, *call center* untuk komplain dan informasi; 2. Layanan pada terminal terdapat standar yang didapat meliputi: informasi keberangkatan dan kedatangan kapal, tempat tunggu terminal dan makanan ringan bagi penumpang khusus pada kelas I dan II, *boarding pass check-in*, jalur yang khusus dari terminal ke kapal maupun sebaliknya, tidak ada petugas yang minta uang tips, adanya buruh pengangkut, pelayanan pada penimbang barang, kenyamanan dan keamanan pada kapal, keamanan dan kenyamanan dalam terminal, terminal dikenakan khusus untuk penumpang dengan tiket; 3. Standar pelayanan selama dalam kapal yakni sebagai berikut: ketertiban selama embarkasi dan debarkasi penumpang, jadwal kedatangan dan keberangkatan yang tepat, duduk yang sesuai keterangan dengan tiket, kelengkapan peralatan tidur untuk penumpang, informasi fasilitas dan pelayanan di kapal, kebersihan, keamanan dan kenyamanan penumpang di kapal, fasilitasi badah, dll.

Pembinaan pelayaran dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk, a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur,

¹A. Djohan Tunggal, 2008, *Hukum Laut*, Jakarta: Havarindo, hlm. 11

²Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 102-103

³Ibid, hlm 103.

⁴M. Syamsudin, 2008, *Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapal Laut: Studi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*, Semarang: Jurnal Hukum FH Univ. Islam Sultan Agung, hlm. 285

nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Pasal 94 UU Pelayaran menyebutkan bahwa setidaknya ada 7 komponen penting bagi penyelenggaraan pelayaran, yang antara lainnya ialah: a. menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan; b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. oleh Pemerintah; c. menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan; d. ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan; e. memelihara kelestarian lingkungan; f. memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

Pemaparan Pasal tersebut menunjukkan bahwasanya terdapat beberapa komponen yang harus dicermati dengan seksama, secara keseluruhan 7 komponen tersebut menekan pada aspek keselamatan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan maupun peraturan perundang-undangan nasional sampai dengan internasional, dengan demikian ketujuh komponen tersebut harus diperhatikan dengan seksama.

Pada peraturan turunannya telah diatur dalam Pasal 177 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan mengatur kewajiban bagi pengangkut yang secara detail diatur sebagai berikut: Sebelum melaksanakan pengangkutan, perusahaan angkutan di perairan harus memastikan: a. sarana angkutan kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan; b. sarana angkutan kapal telah diisi bahan bakar dan air tawar yang cukup serta dilengkapi dengan pasokan logistic; b. ruang penumpang, ruang muatan, ruang pendingin dan tempat penyimpanan lain di kapal cukup memadai dan aman untuk ditempati penumpang dan/atau dimuat barang; c. Cara pemuatan, penanganan, penyimpanan, penumpukan dan pembongkaran barang dan/atau naik atau turun penumpang dilakukan secara cermat dan berhati-hati.

Artinya, seluruh kewajiban di atas harus dipastikan dilakukan sebelum kapal benar-benar dapat beroperasi sehingga dalam hal ini menghindarkan kejadian yang tidak diinginkan seperti kecelakaan. Seandainya terjadi kecelakaanpun, pihak pengangkut telah melakukan tindakan antisipatif dengan melakukan kegiatan sebagaimana yang diperintahkan oleh perundang-undangan. Sehingga, hal tersebut yang menjadikan fokus permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian.

Komponen esensial penyelenggaraan pelayaran terdapat pada Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran yang mementingkan segala aspek keamanan dan keselamatan sebagai satu kesatuan terbentuknya Undang-Undang Pelayaran tersebut, artinya aspek

keselamatan tersebut harus benar-benar terlaksana dalam implementasinya sebagaimana amanah terbentuknya Undang-Undang Pelayaran. Sehingga, tidak terjadi kasus yang konkret bahwa masih terdapat kecelakaan pada moda transportasi air tersebut sebagaimana dilansir oleh surat kabar elektronik *antaranews.com* memberitakan bahwa,⁵

Surabaya (ANTARA News) - Tangis haru seketika pecah saat kapal kargo Timur Galaxi merapat di Dermaga Gapura Surya Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Minggu (31/5) malam pukul 19.30 Waktu Indonesia Bagian Barat. Di buritan kapal pengangkut kontainer, ratusan orang berdiri berjajar sambil melambai-lambaikan tangan bagaikan prajurit yang baru pulang dari medan perang. Kendati lelah terlihat jelas di gurat wajahnya, para penumpang Kapal Motor (KM) Mandiri Nusantara jurusan Surabaya-Balikpapan yang terbakar di Perairan Karamaian itu tetap semangat untuk bertahan hidup. Mereka tidak saja terkatung-katung di tengah Laut Jawa selama dua hingga empat jam, tetapi mereka menahan lapar dan dahaga dalam perjalanan menuju Surabaya kurang lebih 13 jam.

Begitu tiba di Dermaga Gapura Surya, mereka pun langsung menyantap makanan yang diberikan PT Prima Vista selaku operator KM Mandiri Nusantara. Sementara delapan penumpang lainnya, langsung dilarikan ke Rumah Sakit PHC Tanjung Perak dan RSUD dr. Soetomo untuk menjalani perawatan akibat luka memar dan patah tulang. "Saat semua penumpang sedang menikmati perjalanan, tiba-tiba mesin kapal terbakar," kata Imam Santoso (27), satu di antara 287 penumpang KM Mandiri Nusantara yang selamat. Lama-lama api yang berasal dari kamar mesin itu membesar. Satu per satu dari 287 penumpang yang terdaftar dalam manifes terjun ke laut. "Kami tidak kuat menahan panas di dek kedua dan dek ketiga. Oleh karena itu, satu per satu penumpang terjun ke laut, masing-masing dengan rompi pelampung,"katanya. Tak jauh dari lokasi terbakarnya KM Mandiri Nusantara, melintaslah kapal kargo Timur Galaxi yang berangkat dari Banjarmasin menuju Surabaya. "Jaraknya paling sekitar 200 meter dari KM Mandiri. Sebagian penumpang ada yang berenang, tetapi sebagian lainya diangkut `tug boat` ke kapal kargo karena kapal kargo itu tidak mau mendekat khawatir ikut terbakar," kata Imam menceritakan tragedi yang terjadi Sabtu (30/5) sore sekitar pukul 14.00 WIB itu. Setelah semua penumpang dan awak KM Mandiri Nusantara terangkut, kapal kargo itu pun kemudian

⁵AntaraneWS, 2017, *Penumpang Kapal Selamat*, <http://www.antaranews.com/print/142621/penumpang-kapal-selamat-setelah-terjun-ke-lautdiaksespada, diakses, 03 Juni 2018, 19.00>.

meneruskan perjalanan menuju Surabaya sekitar pukul 21.00 WIB.

PT Dharma Lautan Utama adalah salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan laut baik dalam hal ini menawarkan jasa pelayaran penumpang dan/atau barang. Perusahaan tersebut mempunyai tujuan utama yakni mendukung pertumbuhan ekonomi dan mencapai perbaikan kesejahteraan masyarakat. Berdirinya perusahaan ini mempunyai komitmen tinggi dalam melakukan pelayaran dengan tidak menurangi perlindungan terhadap jiwa, aset dan lingkungan lautnya.⁶ Adanya pernyataan tersebut membuat penulis ingin terus menggali dan meneliti khususnya terhadap keselamatan penumpang khususnya waktu berada di atas kapal.

Apabila komponen keamanan dan keselamatan tidak dijalankan dengan semestinya, maka bukan tidak mungkin kasus kecelakaan kapal akan memakan korban akan terus berlanjut sebagaimana data kasus yang telah dipaparkan sebelumnya. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti merasa tertarik untuk melakukan suatu penelitian dengan judul “Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang KM. Kirana IX Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi Di PT Dharma Lautan Utama Surabaya)”

Tujuan dari adanya penelitian ini adalah menganalisis perlindungan hukum atas penumpang kapal terkait dengan kecelakaan di PT Dharma Lautan Utama dan menganalisis faktor-faktor penghambat penumpang jika terjadi kecelakaan kapal.

Fokus terhadap keselamatan penumpang khususnya yang menggunakan angkutan laut bahwa sesuai dengan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran, maka pembinaan pelayaran dilakukan oleh Pemerintah yang meliputi, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Selanjutnya, Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang Pelayaran mengatur bahwa pengaturan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a maka penetapan kebijakan dilakukan dalam penentuan aturan, standar, pedoman, kriteria, perencanaan dan prosedur termasuk dalam persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta dalam perizinan.

Perihal pembinaan pelayaran jelas memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan sesuai dalam Pasal 6 ayat (6) yakni memperlancar arus perpindahan secara masal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau bagi masyarakat. Selain, dari apa yang menjadi tanggung jawab Pemerintah dalam hal keselamatan penumpang

⁶ Sambutan Direktur Utama, diakses melalui <http://dlu.co.id/#1482113417660-5c42163e-7595> Pada 10 April 2018

juga menjadi tanggung jawab Pihak pengangkut sebagaimana diatur dalam Pasal 40 (1) Undang-Undang Pengangkutan yang mengatur, “Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.

METODE

Penelitian yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini merupakan penelitian yuridis sosiologis⁷. Penelitian ini berbasis pada ilmu hukum normatif (peraturan perundang-undangan), tetapi bukan mengkaji mengenai sistem norma dalam peraturan perundang-undangan, namun melihat bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu diterapkan di masyarakat. Penelitian ini memfokuskan pada bagaimana perlindungan hukum atas keselamatan penumpang KM. Kirana IX dalam hal terjadi kecelakaan kapal (studi di PT Dharma Lautan Utama Surabaya).

Penelitian ini berlokasi di Surabaya, khususnya di PT Dharma Lautan Utama yang beralamat di Jalan Tanjung Perak Timur Blok B 7-8 Surabaya. Alasan yang digunakan peneliti untuk memilih tempat tersebut sebagai penelitian ialah termasuk perusahaan terbesar di Indonesia yang bergerak dalam jasa pengangkutan melalui pelayaran kapal.

Penelitian ini akan mengambil informan yang berasal dari PT Dharma Lautan Utama yakni Bapak Bazar yang menjabat sebagai staf SDM (Sumber Daya Manusia) di perusahaan tersebut, tidak menutup kemungkinan terdapat informan yang lain dalam hal ini pihak yang bekerja di perusahaan tersebut.

Pemilihan informan berdasar pada *purposive sampling* dimana dalam definisinya merupakan teknik pengambilan sampel atas pertimbangan tertentu yang didasari oleh pemenuhan kebutuhan informasi.⁸ Sehingga, teknik *purposive sampling* ini ditujukan kepada narasumber yang dipilih oleh penulis dengan sengaja dan bertujuan untuk memberikan keterangan yang berguna untuk membantu dalam menjawab permasalahan yang ada.

Usaha untuk mendapatkan data yang diperlukan, dalam penulisan penelitian ini penulis menggunakan beberapa sumber sebagai berikut: a. Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama, yakni warga masyarakat melalui penelitian.⁹ Untuk memperoleh data

⁷Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2009, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Jakarta: Pustaka belajar, hal.34

⁸Sugiyono, 2011, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, Bandung: Alfabeta, hlm. 300

⁹Soerjono Soekanto, 2012, *"Pengantar Penelitian Hukum"*, Jakarta: UI-Press, hlm. 12

primer ini, penulis melakukan dokumentasi dan wawancara pada petugas pelabuhan PT Dharma Lautan Utama dan penumpangnya; b. Data Sekunder merupakan data yang diperoleh dari kajian peraturan Undang-undang yang terkait, literatur maupun jurnal skripsi.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: a. Dokumentasi, pengumpulan keseluruhan data yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, sehingga data yang diperoleh menjadi lengkap, sah, dan bukan berdasarkan perkiraan. Dokumentasi dilakukan untuk memperoleh informasi tentang berbagai macam dokumen (arsip) yaitu dokumen mengenai keselamatan penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya; b. Wawancara, Selama ini metode wawancara seringkali dianggap sebagai metode yang paling efektif dalam pengumpulan data primer di lapangan. Dianggap efektif oleh karena *interviewer* dapat bertatap muka langsung dengan responden untuk menanyakan perihal pribadi responden, fakta-fakta yang ada dan pendapat (*opinion*) maupun persepsi diri responden dan bahkan saran-saran responden.¹⁰ Wawancara digunakan untuk memperoleh berbagai informasi menyangkut masalah yang diajukan dalam penelitian, Wawancara dilakukan dengan mengadakan interview dan tanya jawab.

Pada penelitian ini, peneliti mempergunakan teknik editing data dalam lapangan, sebab dengan melakukan pengeditan, peneliti dapat mengelompokkan data tersebut sesuai dengan pertanyaan yang terdapat pada bagian rumusan masalah serta mengecek dan mengoreksi data yang telah terkumpul dan akhirnya diuraikan pada bab hasil serta pembahasan.

Penelitian menggunakan data yang sudah diolah kemudian dianalisis deskriptif kualitatif. Analisis data dilakukan secara komprehensif dan lengkap. Komprehensif artinya analisis data secara mendalam dari berbagai aspek sesuai dengan lingkup penelitian. Lengkap artinya tidak ada bagian yang dikosongkan, semua sudah masuk dalam analisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada hasil penelitian ini terdapat beberapa kasus mengenai pencemaran terhadap lingkungan hidup yang terkait dengan merkuri itu sendiri dan berada di Indonesia dan terdapat dalam putusan pengadilan dimana akan dijabarkan sebagai berikut. Penggunaan putusan ini dipergunakan sebagai acuan penggunaan merkuri dan mendukung dalam menjawab rumusan masalah yang ada sebagai bahan hukum sekunder. Putusan ini juga sebagai salah satu pendekatan kasus dalam menjawab

Berdirinya perusahaan PT Dharma Lautan Utama, mempunyai prinsip yang mengedepankan perlindungan seluruh kekayaan, jiwa maupun wilayah laut. Tanpa adanya semua unsur tersebut, adanya perusahaan PT Dharma Lautan Utama ini tidak akan mempunyai manfaat dan nilai bagi masyarakat luas. PT Dharma Lautan Utama secara kontinu dan berkesinambungan terus menambah kualitas armada kapal yang digunakan dan mutu sumber daya manusia dalam upaya untuk memberikan pelayanan secara prima yakni terdapat daya muat yang tercantum dan tepat waktu, layanan keselamatan dan/atau keamanan sesuai dengan peraturan IMO (*International Maritime Organization*) dimana sudah divalidasi oleh Pemerintah Indonesia, selanjutnya fasilitas kenyamanan selama pelayaran berlangsung. Dimana fasilitas tersebut yang dilakukan sudah tersedia dan bahkan melampaui Standar Layanan Kelas Ekonomi, walaupun pelayanan diatas standar pelayanan ekonomi tersebut namun tetap menggunakan tarif ekonomi, hal tersebut merupakan keuntungan tambahan bagi PT Dharma Lautan Utama.

Pelayanan yang maksimal tersebut telah dilakukan secara konsisten bagi PT Dharma Lautan Utama. Dimana pelayanan secara optimal ditingkatkan dengan kualitas armada kapal selalu terjaga dengan dilakukannya *maintenance facility* / fasilitas perawatan yakni berupa bekerjasama dengan kawasan kapal PT Adhiluhung Sarana Segara Indonesia yang dilakukan semenjak tahun 2007. Selain itu, pengoptimalisasi kualitas sumber daya manusia juga menjadi hal yang tidak penting untuk dilakukan dengan dilakukannya pemberian pelatihan secara berkelanjutan dan sistematis supaya terbentuk sumber daya manusia yang berkarakter dan memberikan peforma yang berkualitas.¹¹

Bagi PT Dharma Lautan Utama logo adalah sebuah cerminan dari sikap dan semangat dalam menambah kemampuan serta dalam melaksanakan perbaikan. Perkembangan masyarakat yang bergerak dinamis, adanya sebuah visi dan misi merupakan sebuah keharusan yang tidak dapat ditolak. Didasari dengan kaingin dalam menyuguhkan jasa dan layanan yang paling prima bagi kepuasan konsumen, maka dari itu PT Dharma Lautan Utama dalam HUT ke 30 telah menetapkan aktualisasi logo dimana mencerminkan semangat dan sikap bagi seluruh jajaran pihak “Dharma Lautan” dalam meningkatkan etos kerja dan melakukan perbaikan yang berlandaskan prinsip kerja keras sebagai usaha dalam pemenuhan dan kepuasan konsumen,

¹⁰Suratman dan Philips Dillah, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Alfabeta, hlm. 135

¹¹Sambutan Direktur Utama, diakses melalui <http://dlu.co.id/#1482113417660-5c42163e-7595> Pada 10 April 2018

Gambar 3.1
Logo PT Dharma Lautan Utama



Berikut merupakan visualisasi dari logo PT Dharma Lautan Utama: 1. Jangkar Biru, mempunyai arti dari dharma bakti yang sungguh-sungguh dan teguh dalam dunia pelayaran pengantaran barang dan/atau penumpang; 2. Huruf “DL”, mempunyai arti dari semangat dan cita-cita yang suci dari para pioneer pendiri PT Dharma Lautan Utama; 3. Dua pasang alun kecil dan besar, untuk memberikan gambaran atas lautan Samudra, pulau dan kepulauan yang menjadi sebuah rangkaian dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Adanya logo dari PT Dharma Lautan Utama secara menyeluruh dapat dijelaskan yakni sebagai berikut: 1. Memberikan dharma bakti yang teguh, sungguh-sungguh dan selalu bersemangat dalam memberikan tenaga serta pikiran dalam bidang pelayaran baik barang dan/atau penumpang; 2. Berlandaskan dari adanya cita-cita yang suci dan mulia dari pendiri dan perintis PT Dharma Lautan Utama; 3. Memberikan pelayanan di Nusantara dengan menghubungkan lintas laut, merekatkan tanah air, insan dalam ikatan kesatuan dalam sikap dan tata laku khususnya di daerah Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan adanya wawasan kebaharian ini. 4. Memperjuangkan dengan kerja keras dan berpikir dalam memasuki perkembangan zaman globalisasi yang bergerak dinamis di bidang jasa dan teknologi pelayaran; 5. Melangkah dan berpikir menuju arah positif serta Berjaya sebagai lembaga hukum yang teguh serta dapat bergerak maju di atas ombak kehidupan masyarakat.

PT Dharma Lautan Utama turut mempunyai visi, misi dan semboyan dengan terus memberi pelayanan yang optimal bagi konsumen sebagai pengunjung yang terkemuka. PT Dharma Lautan Utama yang bergerak dalam bidang jasa pelayaran mempunyai pangsa pasar dari golongan masyarakat menengah kebawah. Hal tersebut menyebabkan muatan dalam segala segi harus terisi sesuai dengan kemampuan konsumen. PT Dharma Lautan Utama mempunyai strategi kebijakan harga dengan menunjukkan komitmen dan kepedulian dalam mengakomodasi masyarakat dalam menambah nilai kesejahteraan dan memberikan kemajuan bagi ekspansi ekonomi regional sehubungan dengan penerapan dari Otonomi Regional 1999. Dengan hal tersebut PT Dharma

Lautan Utama mempunyai prinsip dasar yang kuat yakni “WE SERVE THE NATION”

Berikut merupakan visi dari PT Dharma Lautan Utama: 1. Layanan yang menjangkau bagi seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia; 2. Pengoperasian yang dilakukan oleh sumber daya manusia yang bekerja secara profesional dengan penggunaan teknologi yang berkelanjutan (*advanced technology*); 3. Selalu berkualitas dalam memberikan pelayanan jasa serta tolak ukur yang tinggi sesuai standar internasional; 4. Memberikan kualitas yang maksimal; 5. Punya daya bersaing bisnis yang tinggi.

Selain visi, turut disampaikan pula mengenai misi dari PT Dharma Lautan Utama yakni sebagai berikut: 1. Misi social Memberi pelayanan dalam bidang jasa penyeberangan dan/atau pelayaran antar pulau secara ekonomis, yakni terjangkau oleh masyarakat pada umumnya 2. Misi Ekonomi; a. Turut serta dalam berkontribusi bagi pertumbuhan ekonomi nasional maupun ekonomi regional; b. Memberi nilai positif bagi pengguna jasa penyeberangan dan/atau pelayaran; 3. Misi Bisnis, a. Memberikan kepuasan dan keuntungan bagi pengguna jasa dalam mempertahankan serta mengembangkan usaha; b. Memberikan peningkatan perusahaan yang sangat baik; c. Memberikan kepuasan secara maksimal bagi pemilik modal, karyawan, dan mitra bisnis.

Adanya visi dan misi dari PT Dharma Lautan Utama menghasilkan citra yang diharuskan bagi seluruh sumber daya manusia untuk dapat berpegang teguh dalam nilai yang dijabarkan sebagai berikut: 1. Jujur Dalam hal ini jujur merupakan sifat yang penting bagi sumber daya manusia pada PT Dharma Lautan Utama karena untuk mencerminkan tingginya integritas seseorang. Oleh sebab itu, seluruh karyawan dari PT Dharma Lautan Utama jika melanggar adanya prinsip ini maka, akan mempertanggungjawabkan akibat yang sangat serius dan berhadapan dengan sanksi tinggi sampai pada pemutusan hubungan kerja yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan baik secara nasional maupun peraturan perusahaan itu sendiri; 2. Ramah; Pada dasarnya PT Dharma Lautan Utama bergerak dalam bisnis pelayanan industri jasa, maka ramah menjadi modal utama yang tidak dapat diremehkan dan harus selalu diterapkan bagi seluruh karyawan. Pengguna jasa yakni konsumen merupakan raja yang harus selalu dilayani dengan baik karena sumber utama dalam pemasukan dari PT Dharma Lautan Utama; 3. Loyal yang berarti kesetiaan pada profesi dan perusahaan selanjutnya menjadi faktor pendukung agar sebuah usaha dapat terus bergerak dan bertahan. Tidak adanya loyalitas menjadikan perusahaan akan menjadi mudah goyah dan mengakibatkan perusahaan mudah tertinggal didalam

bidang bisnis yang sangat kompetitif; 4. Bertindak cermat dalam hal ini merupakan keakuratan dan presisi dalam berpikir dan melaksanakan pekerjaan adalah perhatian khusus dalam perusahaan pelayaran, dikarenakan dalam PT Dharma Lautan Utama perusahaan yang bergerak dan bekerjasama pada lingkungan kelautan dengan cuaca yang tidak menentu, dimana seluruh keputusan yang diambil haruslah cermat dan mempunyai ukuran tersendiri agar tidak terjadi kecelakaan yang merugikan bagi banyak pihak; 5. Pekerjaan yang dilakukan secara efisien semata-mata dilakukan dalam meminimalisir biaya. Seluruh staf karyawan perusahaan harus mengetahui terlebih dahulu biaya dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Hal tersebut dilakukan supaya penggunaan fasilitas perusahaan perusahaan yang ada sesuai dengan kuantitas biaya yang seminimal mungkin; 6. Hal yang terakhir tidak dapat dilupakan ialah profesionalitas yang tinggi merupakan kewajiban bagi seluruh karyawan PT Dharma Lautan Utama.

Setelah dijelaskan apa yang di atas, selanjutnya terdapat struktur organisasi dari PT Dharma Lautan Utama yakni di bawah ini,

Bagan 3.1
PT Dharma Lautan Utama



Sumber: PT Dharma
Lautan Utama

Hal lebih lanjut bahwa adanya sertifikat ISM Code dapat terdiri dari dua buah bagian utama yakni DOC / *Document of Compliance* dan SMC / *Safety Management Certificate*. DOC merupakan dokumen penyesuaian terhadap manajemen keselamatan dan SMC merupakan sertifikat manajemen keselamatan. Kedua sertifikat tersebut pihak yang berhak dalam menerbitkan adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Dokumen penyesuaian terhadap manajemen keselamatan (DOC) diberikan untuk perusahaan pemilik dari kapal sedang, SMC sertifikat manajemen keselamatan diterbitkan untuk selanjutnya digunakan ke kapal yang sedang berjalan.

Sertifikat tersebut dikeluarkan sesuai dengan bendera atau asal kapal dari kepemilikan kapal tersebut, jadi misal kapal berbendera Malaysia yang berhak dalam mengeluarkan sertifikat adalah Pemerintah Malaysia juga. Sertifikat keselamatan yang telah disebutkan diatas sebelumnya mempunyai masa berlaku yakni lima (5) tahun, sehingga sertifikat tersebut harus diperbaharui sesuai dengan masa berlakunya. Terdapat pula konsekuensi pada kapal-kapal yang tidak memiliki sertifikat ISM Code tersebut, khususnya di Indonesia sebagaimana yang telah diatur dalam perundang-undangan, bila kapal dengan kepemilikan asal dari negara Indonesia tidak punya sertifikat ISM Code maka kapal tidak sama sekali diperbolehkan dalam melakukan pelayaran internasional dalam menuju pelabuhan-pelabuhan yang telah di tujukan sebelumnya. Aturan tersebut turut serta berlaku bagi kapal-kapal berbendera di luar negara Indonesia tidak dapat singgah jika tidak memiliki sertifikat ISM Code.

Peraturan di Indonesia tersendiri terkait dengan terbitnya sertifikat ISM Code oleh Direktur Jenderal Perhubungan laut, ditunjuk sebuah lembaga sebagai perpanjangan tangan dari Pemerintah dalam melakukan audit dalam penerapan ISM Code tersebut, baik untuk pihak perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayaran maupun pihak kapal tersendiri. Sertifikasi yang dilakukan dalam hal ini adalah ISO 14001 atau sering disebut sebagai *pre assessment*, audit surveillance dan audit sertifikasi, dimana Indonesia terdapat penerapan lima (5) audit yang harus dilakukan yakni, audit pertama, tahunan, audit antara, audit pembaharuan dan audit setiap saat.

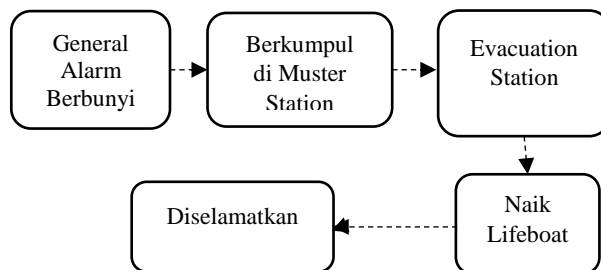
Upaya-upaya yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran penumpang maupun barang semata-mata dilakukan dalam memenuhi tujuan dari keselamatan itu sendiri dengan mempertahankan dan menerapkan sistem manajemen keselamatan yakni, Pertama perlunya untuk mematuhi seluruh kebijakan, mempertahankan sistem manajemen keselamatan, Kedua mengikuti prosedur pelaporan ketika terjadi kecelakaan kapal, serta bila terjadi penyimpangan terhadap ketentuan kode-kode keselamatan internasional di atas kapal, ketiga memastikan dilakukannya petunjuk dan prosedur keselamatan operasi kapal dan perlindungan lingkungan sehingga pekerja yang melaksanakan tugasnya di atas kapal mematuhi seluruh aturan yang ada di Indonesia maupun peraturan yang bersifat internasional. Keempat menentukan tingkat otoritas komunikasi dengan personil di darat dengan pekerja di atas kapal selama pelayaran berlangsung, Kelima menetapkan prosedur pelaksanaan dalam kesiapan dan tanggap ketika terjadi keadaan darurat, Keenam adanya prosedur dalam internal audit dan manajemen dalam melakukan tinjauan ulang.

Mengenai kecelakaan kapal yang susah untuk diprediksi dan dapat terjadi kapan dan dimana saja. Dapat ditambahkan pula dalam menghadapi kecelakaan ketika dalam perjalanan di atas laut, terdapat persyaratan-persyaratan yang harus dipersiapkan sebelum meninggalkan pelabuhan yakni sebagai berikut: 1. Mengikuti aturan manajemen keselamatan internasional (*ISM Code*); 2. Melakukan persiapan yakni dengan pengetesan operasi kemudi darurat; 3. Melakukan pengecekan dalam pengoperasian *Global Positioning System* (GPS); 4. Melakukan pengecekan kelaikangkutan/sekoci penolong apakah dapat diturunkan dan dinaiki; 5. Mengecek keadaan jangkar dan rantai jangkar masih dalam keadaan baik dan layak guna atau tidak; 6. Melakukan persiapan mengenai Pilot Pandu; 7. Melakukan pengecekan pada detector asap di anjungan terkait dengan antisipasi dalam kebakaran di palka kapal; 8. Melakukan *Up date* pada peta perjalanan mulai dari pelabuhan awal sampai dengan tujuan akhir dari kapal tersebut; 9. Melakukan pengecekan pada *tes running* generator mesin kapal berlaian dengan baik atau tidak; 10. Melakukan pemeriksaan pada lampu jalan maupun lampu darurat kapal; 11. Mengetes mesin darurat induk masih berfungsi dengan baik atau tidak; 12. Melihat hasil analisis internal audit dan mereview manajemen keselamatan; 13. Melakukan pengecekan pengoperasian *Oil Water Sparator*; 14. Melakukan pengecekan terhadap tutup palka dan seluruh peralatan bongkar muat termasuk pula alat elektronik pada kapal.

Perlu dijelaskan pula mengenai panduan keselamatan di atas kapal apabila terjadi kecelakaan. Prosedur tersebut terwujud dalam mengarasi atau mengurangi resiko terkait dengan aktivitas operasi pada kapal dan bertujuan untuk pemantauan pengerjaan pada oseanografi / hidrografi. Sehingga, memastikan prosedur ini dapat terpenuhi maka diperlukan kerjasama antara pihak kapal yakni kru dengan penumpang serta pihak lain seperti penyelidik serta sebagai pemahaman tentang bidang pekerjaan yang jelas demi memastikan keselamatan bersama.

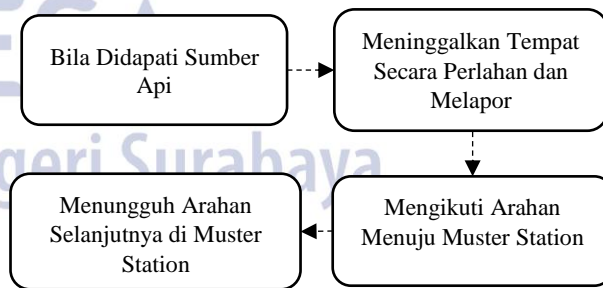
Secara umum bidang keselamatan yang perlu diketahui oleh seluruh kru dan penumpang pada kapal yakni: 1. Menggunakan *Lifjacket* / jaket keselamatan dan pengoperasiannya; 2. Prosedur dalam meninggalkan kapal (*abandon ship*) dan setelahnya adalah penentuan lokasi tempat berkumpul dan lokasi pada saat evakuasi (*evacuation station*); 3. Pengenalan mengenai beberapa simbol dan peralatan penyelamatan nyawa yang sangat penting ketika terjadi kecelakaan; 4. Memastikan barang yang dibawa oleh kapal tidak ditaruh dengan menghalangi evakuasi kapal seperti, di tangga, pintu dan sebagainya. Perlunya mempelajari jalur masuk dan/atau keluarnya kapal sehingga ketika dapat menemukan lokasi titik kumpul (*muster station*)

Prosedur pertama yang akan dijelaskan apabila terjadi kecelakaan adalah bagaimana prosedu dalam meninggalkan kapal / *Abandon Ship*. Hal ini sangat penting untuk dilakukan ketika kapal tidak lagi mungkin untuk dapat dipertahakan.



Bagan 3.2 Alur Meninggalkan Kapal Ketika Terjadi Kecelakaan

Berikut merupakan penjelasan dari bagan di atas, apabila terjadi kecelakaan terhadap kapal yang sedang berlayar: 1. General Alarm, diaktifkan dengan 7 bunyi pendek diikuti dengan 1 bunyi Panjang. Bunyi tersebut dapat berupa sirine atau lonceng kapal serta bukan bel kapal. 2. Mensegerakan seluruh penumpang dan awak kapal untuk pergi ke Muster Station, untuk selanjutnya diberikan jaket keselamatan dan peralatan yang perlu; 3. Setelah menuju *muster station* maka kru kapal juga berwenang menetapkan lokasi evakuasi dengan memakai jaket keselamatan yang dibilang sebelumnya; 4. Pihak penumpang yang telah siap maka akan meninggalkan kapal dengan kapal penyelamatan (*lifeboat*), untuk setelahnya menunggu untuk diselamatkan oleh pihak agensi maritime yang terkait polisi air, angkatan laut dan lain-lain; 5. Dalam keadaan yang genting, dibutuhkan yang sikap yang tenang tidak saling menjatuhkan, berebut-rebut dan selalu mengikuti arahan dari kru kapal.



Bagan 3.3 Prosedur Penyelamatan Di Atas Kapal Ketika Terjadi Kebakaran

Selanjutnya, dijelaskan pula mengenai prosedur apabila dijumpai api diatas kapal, yakni perlu diberitahukan kepada nahkoda atau kru kapal untuk membantu. Jika belum ada orang yang membantu maka secara mandiri menyelesaikan perkara tersebut dengan mengaktifkan sirine kapal dengan memecahkan kaca dan

menekan tombol tersebut. Apabila kebakaran kecil, maka orang yang mengetahui terjadinya kebakaran bisa untuk memadamkan secara mandiri dengan menggunakan tanki pemadam kebakaran yang tersedia, namun bila api kebakaran tersebut besar, maka orang yang mengetahui dipersilahkan untuk melapor dan meninggalkan tempat tersebut secepat mungkin dan pergi menuju *muster station* dengan mengikuti arah panah yang tersedia. Setelah berkumpulnya orang – orang dalam hal ini penumpang di *muster station* untuk selanjutnya, dilakukan evakuasi terhadap penumpang tersebut.

Dalam posisi yang mendadak seperti itu, penumpang biasanya dalam keadaan panik atau bahkan masih tertidur. Sehingga dalam posisi ini perlu diperhatikan bila mendengar sirine maka tidak perlu panik. Apabila berada pada posisi kebakaran maka hendaknya keluar dengan perlahan. Adanya keadaan ini maka pihak yang berada pada kecelakaan ini seyogyanya hanya membawa barang yang penting saja, meninggalkan tempat secara cepat dan taktis menuju tempat aman tersebut. Bila telah sampai pada *muster station* hendaknya menunggu arahan dari pihak yang berwenang untuk tindakan selanjutnya.

Ditambahkan pula mengenai kasus kecelakaan pada orang yang sengaja atau tidak sengaja terjatuh ke laut maka ada prosedur penyelamatan terhadap hal tersebut:

1. Jika didapati seseorang terjatuh di laut secara tiba-tiba dan pada saat kapal sedang berlayar, jangan melakukan hal yang tidak penting;
2. Setidaknya dengan melemparkan pelampung penyelamat (*Lifeboat*) dengan efektif dan tepat sasaran dan tindakan selanjutnya dengan berteriak “ada orang yang jatuh” hal ini sangat penting untuk menarik perhatian kru kapal dan pihak lain untuk segera membantu;
3. Pada waktu yang sama, secara berkelanjutan memantau orang yang terlempar kelaut tersebut agar tidak kehilangan pandangan dari anda;
4. Ketika kru datang untuk memberikan pertolongan hendaknya orang yang mengetahui posisi dari orang yang terlempar kelaut tetap membantu memberikan direksi / arah posisi dimana orang tersebut terjatuh.

Perlindungan Hukum Atas Penumpang Kapal Terkait Dengan Kecelakaan di PT Dharma Lautan Utama

Kelaiklautan ini merupakan bentuk dari adanya perlindungan dari kapal yang akan berlayar, hal ini juga sesuai dengan ketentuan internasional dalam hal ini melalui *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* pada tahun 1978 atau yang lebih dikenal dengan “*The Hague-Visby Rules / The Hamburg Rules*”

dimana memberikan penjelasan mengenai kelaiklautan sebagai berikut:¹²

*“The carrier should be bound before and the beginning of the voyage to exercise due diligence to: a. make the ship seaworthy, b. properly man, supply and equip the ship, c. make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.”*¹³

Aturan di atas merupakan kelaiklautan sebuah kapal (*ship seaworthy*) dimana dapat terbagi menjadi, persiapan kapal yang layak, awak kapal yang layak angkut (*crew seaworthy*), dan ruang kapasitas juga yang layak laut bagi pihak ketiga yakni pihak asuransi tidak dapat menerima pertanggung jawaban tanpa adanya bukti-bukti dokumen atas keliklautan tersebut. Kelaiklautan juga berguna terkait dengan kerjasama bisnis yang akan dilakukan dengan konsumen hal ini pihak perusahaan pelayaran komersil juga harus memenuhi hal tersebut demi kelancaran bisnis.¹⁴

Upaya dalam perlindungan hukum atas penumpang kapal terkait dengan kecelakaan di PT Dharma Lautan Utama selain adanya aturan yang harus dipatuhi secara internasional, terdapat pula aturan nasional yang telah menjadi standar khusus dalam melakukan pelayaran di Indonesia. Untuk itu, PT Dharma Lautan Utama haruslah mengikuti aturan ini. Perlindungan hukum utama dalam hal pelayaran terdapat pada Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran dimana telah mengatur bahwa kewajiban dari pelaksana pelayaran dimana dapat berupa perusahaan yang menjalankan jasa pengangkutan baik orang dan/atau barang, yakni turut serta menjaga keselamatan, keamanan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang diperasikan.

Perlindungan hukum dalam Pasal 94 d Undang-Undang Pelayaran tidak berhenti sampai disitu saja, namun berlanjut pada Pasal 180 ayat (1) PP Pengangkutan Air dimana mengatur mengenai kewajiban perusahaan angkutan di perairan mempunyai tanggungjawab kepada keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Aturan diatas belumlah dijelaskan secara eksplisit mengenai bagaimana perlindungan hukum atas keselamatan penumpang diatas kapal. Namun, masih terdapat aturan dibawahnya yang lebih menjelaskan bagaimana penerapan keselamatan penumpang pada kapal dapat terlaksana. Melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2015 Tentang

¹² Lesse, D.A, 2014, *Keselamatan Pelayaran, dilindungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm 124

¹³ Ibid, hlm. 124

¹⁴ Lesse, D.A 2014, Loc. Cit hlm. 124

Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut. Dalam definisinya mengenai standar pelayanan pada angkutan laut dijelaskannya bahwa tolak ukur yang dipakai sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

Perlindungan hukum terhadap penumpang kapal ini terbagi atas dua buah standar pelayanan penumpang, yakni standar pelayanan penumpang angkutan di terminal dan standar pelayanan penumpang angkutan laut di atas kapal. Dimana dalam lampiran Pasal 5 ayat (2) dalam Peraturan Menteri Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut yakni dijelaskan mengenai informasi dan layanan mengenai keselamatan dan kesehatan. Selanjutnya dari penjelasan atas peraturan tersebut maka yang menjadi tolak ukur dalam standar perlindungan terhadap keselamatan penumpang ialah tersedianya petunjuk dan layanan keselamatan yang mudah untuk di lihat dan di pahami, dimana dijelaskan bahwa standar tersebut terdiri dari, tersedianya alat pemadam kebakaran, petunjuk jalur evakuasi dan terdapat titik kumpul evakuasi dan terakhir ialah adanya nomor-nomor penting yang dapat dihubungi ketika terjadi keadaan darurat.

Perlindungan yang dilakukan oleh PT Dharma Lautan Utama secara umum terbagi menjadi dua buah bagian yakni upaya perlindungan hukum yang dilakukan secara preventif dan upaya perlindungan hukum yang dilakukan secara represif. Upaya preventif merupakan yang pertama untuk dilakukan dan sangat penting dalam berperan dalam mencegah terjadi keadaan yang tidak diinginkan seperti, kecelakaan dll.

Upaya preventif tersebut harus dilakukan dalam upaya-upaya yang positif, sehingga dapat menciptakan sebuah kondisi mengenai keselamatan keamanan yang menjadi tanggungjawab bersama. Utamanya dilihat dari sistem manajemen perusahaan pelayaran dimana secara umum petunjuk pelaksanaan ini telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)*. Konvensi internasional dapat dibuktikan sebagaimana dari hasil wawancara dengan narasumber bahwa PT Dharma Lautan Utama, yakni termasuk kedalam ISO 140001 dimana lingkup dari manajemen keselamatan tersebut, tercakup antara lain: kebijakan untuk keselamatan dan perlindungan kapal maupun lingkungan, wewenang dan tanggung jawab perusahaan, berwenang dan tanggung jawab dari nahkoda selama pelayaran, sumber daya dari perusahaan pelaku jasa pelayaran, siap atau tidaknya kapal dalam menghadapi keadaan darurat, perawatan terhadap kapal dan peralatan kapal, adanya dokumentasi, sertifikasi, verifikasi dan pengawasan terhadap kapal tersebut.

ISM Code dilakukan tentu dengan tidak percuma, dan adanya manajemen tersebut dilakukan adanya beberapa tujuan yakni, memastikan keselamatan di Laut, mencegah terjadinya kecelakaan pada penumpang sehingga merugikan bagi manusianya, menghindari adanya kerusakan terhadap lingkungan yang dapat terjadi karena kecelakaan dan adanya pencemaran laut, terjaganya muatan barang yang diangkut melalui kapal.

Apabila melihat dari dasar hukum yakni pada Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran, Upaya preventif tidak hanya dilakukan hanya sebatas di atas kapal saja, namun dapat terdapat ketika berada di pelabuhan. Upaya preventif saat berada di pelabuhan adalah terbetuknya pengawas kepelabuhanan. Dalam hal ini pengawasan kepelabuhanan mempunyai tugas sebagai *Port State Control (PSC)* yakni, memonitoring penerapan peraturan keselamatan pada kapal dengan standar yang diperuntukan bagi pihak-pihak yang bertanggung jawab pada kecelakaan di laut, mengenai usaha keselamatan kapal sejak bertolak sampai pada pelabuhan tujuan.

Adanya definisi tersebut, memberikan pengertian bahwa jika terjadi kecelakaan dimana kapal masih berlabuh atau sedang dalam perjalanan juga masih menjadi tanggungan dari PSC. Termasuk pula, kapal yang didalam pengawasan dan sering melakukan pelanggaran terhadap peraturan secara nasional maupun internasional PSC dapat melakukan hukuman yang dapat berupa penghapusan kapal yang melakukan pelanggaran tersebut dari daftar registrasi kapal.

PSC dimana mempunyai nama lain yakni *Maritime Safety Surveillance Force (MSSF)*, pihak ini harus mempunyai karyawan dengan orang yang berkompeten di bidangnya, terlatih dan berpengalaman. Pihak ini bekerjasama dengan PSC dalam mengambil keputusan selaku pemeriksa, sehingga pihak PSC dapat menganalisis dan meningkatkan sistem keselamatan maritim.

Upaya preventif selanjutnya terciptanya teknologi, dan perekrutan anggota kapal yang baik. Pelayaran komersil sama seperti perusahaan pada umumnya yakni dengan meminimalisir pengeluaran demi mendapatkan laba yang besar. Kualitas dari pelayaran yang paling tinggi ketika perusahaan perkapalan sekaligus pelayaran itu dapat menggunakan secara ekonomis baik kapal dan ABK yang dipekerjakan. Artinya dalam hal ini, teknologi pada kapal haruslah seimbang dengan pengawakannya tersebut, sehingga menciptakan keadaan yang baik selama pelayaran berlangsung.

Ada beberapa persiapan yang harus dilaksanakan terlebih dahulu sebelum memulai pelayaran tersebut sebagaimana yang telah didapat dari hasil wawancara, yakni mulai dari pengecekan peralatan mulai dari GPS sampai pada mesin serta kesiapan dari seluruh awak

kapal sampai pada nahkoda tersebut. Kesimpulan dari adanya upaya preventif ini adalah kesiapan tidak hanya dilakukan dalam kesiapan kapal itu sendiri, namun kesiapan pihak pelabuhan turut pula diperhitungkan mengingat bahwa banyak faktor yang dapat mengakibatkan kecelakaan baik faktor internal maupun eksternal itu sendiri, serta jarak tempu perjalanan kapal yang jauh pula.

Upaya selanjutnya ialah upaya preventif, yakni upaya yang dilakukan ketika terjadi kecelakaan terhadap kapal tersebut upaya ini harus dapat dilakukan mengingat kejadiannya yang di atas kapal. Upaya preventif ini dilakukan dengan tujuan sebagai penanganan di atas kapal yang terjadi kecelakaan.

Membahas mengenai kecelakaan kapal bahwa peran serta pemerintah dalam bekerjasama dengan berbagai macam badan-badan hukum yang terkait secara langsung maupun tidak langsung sangat dibutuhkan. Pemerintah dalam hal ini dapat bekerjasama dengan pihak akademisi yang berkonsen pada kecelakaan pada kapal, sehingga dapat terbentuk sebuah forum yang secara khusus menangani kecelakaan kapal di atas laut dan dapat menyusun peraturan-peraturan yang efektif.

Sebelum diadakannya penyelidikan dan penyidikan lebih lanjut apabila terjadi kecelakaan. Hal yang dilakukan adalah dengan melakukan penyelenggaraan pencarian dan pertolongan terhadap korban sebagaimana telah diamanatkan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Pencarian dan Pertolongan (yang selanjutnya disebut sebagai UU Pencarian dan Pertolongan).

Pasal 7 UU Pencarian dan Pertolongan mengatur bahwa penyelenggaraan pencarian dan pertolongan dilakukan pada, Kecelakaan, Bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia. Pasal 8 UU Pencarian dan Pertolongan mengatur bahwa Pemerintah bertanggungjawab dalam melakukan pembinaan potensi pencarian dan pertolongan. Dimana mempunyai maksud bahwa Tim SAR harus mempunyai kecakapan dalam melakukan tindakan pertama dalam terjadinya bencana dan/atau kecelakaan. Dimana dalam Pasal 8 ayat (2) UU Pencarian dan Pertolongan menyatakan bahwa pembinaan potensi pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud sebelumnya dilakukan oleh Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan.

Indonesia sendiri telah mempunyai badan hukum yang secara khusus menangani kecelakaan serta melakukan penyelidikan terkait kecelakaan kapal laut yakni Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), dalam penyelidikannya KNKT menggunakan metode PSC sehingga dilakukan dengan kehati-hatian yang ekstra tinggi dengan memperhatikan seluruh aspek sehingga dapat diperoleh penyebab dari terjadinya

kecelakaan pada kapal tersebut. Hasil dari penyelidikan yang dilakukan oleh KNKT selanjutnya diteruskan kepada Pemerintah, masyarakat, dan pemilik perusahaan yang memiliki kapal yang kecelakaan tersebut. Jika kecelakaan kapal yang telah terjadi ditemukan adanya unsur pidana didalamnya maka, mahkamah pelayaran akan memerintahkan Penyidik Pegawai Negeri Sipil untuk membuat berita acara pemeriksaan dimana akan bekerjasama dengan pihak kepolisian.

Tidak kalah penting untuk dibahas, adalah mengenai tindakan represif yang harus dilakukan jika terjadi kecelakaan kapal di atas laut. Terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan dan dilakukan. Pertama ketanggapan dan ketelitian dalam kecelakaan kapal tersebut. Kedua jangan pernah untuk meninggalkan bukti-bukti yang otentik, sehingga harus diperhatikan betul dan dikumpulkan mengenai bukti-bukti yang dianggap sangat penting. Ketiga bagi para nahkoda, perwira kapan dan awak kapal untuk selalu tenang, memperhatikan situasi kapal dan tidak memperparah situasi kapal. Pihak-pihak tersebut harus pula memberikan laporan kepada pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan kecelakaan kapal.

Pentingnya laporan oleh pihak-pihak tersebut dapat dijadikan sebuah bukti dan alasan terjadinya kecelakaan kapal tersebut. Pelaporan yang baik dapat memperlancar dan menyelesaikan perkara terkait dengan kecelakaan kapal menjadi lebih cepat serta dapat berlangsung secara efektif bagi seluruh pihak yang terkait.¹⁵

Adanya tindakan-tindakan represif yang dilakukan dalam hal ini dilakukan dengan upaya-upaya yang telah dijelaskan sebelumnya sangat penting dilakukan untuk dapat dilakukan evaluasi sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan serupa dan menjadikan tujuan terciptanya *zero accident* / nol kecelakaan dan perlindungan hukum Pasal 94 huruf d Undang-Undang Pelayaran yang menyangkut keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan.

Faktor-Faktor Penghambat Penumpang Jika Terjadi Kecelakaan Kapal

Membahas mengenai hambatan terhadap perlindungan hukum yang terkait dengan kecelakaan di atas kapal maka, hambatan datang dari pihak penegak hukum ini sendiri. Penegak hukum yang dimaksud bisa dari para awak kapal yang menjalankan pelayaran sampai pada petugas-petugas yang secara langsung terkait dengan kegiatan pelayaran ini. Hambatan datang dari para aparat yang bekerja dengan etos kerja yang kurang baik dan bisa juga datang dari kurangnya koordinasi dari pihak-pihak

¹⁵ R.P. Suyono, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Import Melalui Laut, Musibah Kapal, Pencegahan dan Penanganan Keamanan Kapal*, Jakarta: PPPM, hlm. 183-185

seperti pada BMG, angkatan laut, polisi air, bea cukai, Tim SAR dan pihak yang terkait lainnya. Sehingga ketika terjadi kecelakaan maka evaluasi yang terus dilakukan secara baik dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan bahkan sampai pada tujuan dari pelayaran yakni *zero accident*.

Hal-hal yang menyangkut seluruh awak kapal, untuk segera dilakukan pelatihan sumber daya pelaut secara berkala, dan dilakukan dengan serius dan sungguh-sungguh serta penuh tanggungjawab untuk terciptanya keahlian dan ketrampilan berdasarkan sertifikat yang dimiliki oleh Nahkoda, Perwira Kapal maupun Anak Buah Kapal.

Hambatan selanjutnya datang dari faktor sarana dan fasilitasnya. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, mempunyai peralatan yang lengkap, serta keuangan yang cukup. Sarana yang ada di Indonesia sekarang ini memang harus diakui karena masih sangat jauh dibandingkan dengan negara maju yang mempunyai sarana lengkap dan teknologi yang canggih dalam melaksanakan proses penegakan hukum. Sarana atau fasilitas merupakan peranan yang penting juga sebagai bagian dari faktor penegakan hukum. Peranan terhadap sarana atau fasilitas harus diberikan sebagai langkah nyata dan jelas supaya penegakan bisa berjalan dengan baik dan benar.

Hal yang menyangkut tentang sarana dan fasilitas ini maka hambatan utama datang dari moda utama transportasi ini yakni kapal itu sendiri. Sebaiknya segera dilakukan registrasi ulang dan audit nasional terhadap kapal Indonesia yang masih melakukan operasinya, serta dilakukannya pemberian kredit lunak kepada pengusaha yang ingin bergerak menjalankan bisnisnya di bidang perniagaan melalui pelayaran ini.

Faktor penghambat terakhir adalah faktor budaya dari masyarakatnya, Masih sering dijumpai bahwa budaya yang tidak mencerminkan hal positif masih dapat dijumpai. Hal ini tentu sangat berbahaya bila sampai berakibat kecelakaan pada kapal laut tersebut.

Budaya negatif yang dapat membahayakan bagi kapal seperti yang diungkapkan pada saat wawancara adalah merokok disembarang tempat. Kebiasaan merokok orang Indonesia sudah sangat umum, hal ini tentu berbahaya jika penumpang yang merokok disembarang tempat untuk kemudian sisa rokok atau puntung rokok yang ada dibuang pada daerah yang mudah terbakar dan menyebabkan kebakaran pada kapal. Tentu hal ini sangat merugikan bagi seluruh pihak yang berada di dalam kapal, sehingga perlu adanya fasilitas khusus bagi para perokok untuk dapat merokok di dalam kapal dengan aman.

PENUTUP

Simpulan

Perlindungan hukum atas penumpang kapal terkait dengan kecelakaan di PT Dharma Lautan Utama terbagi menjadi dua buah bagian yakni upaya yang dilakukan secara preventif dan upaya represif. Upaya Preventif merupakan upaya pencegahan, upaya tersebut haruslah dilakukan demi untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada kapal tersebut. Dimana upaya preventif adalah kesiapan tidak hanya dilakukan dalam kesiapan kapal itu sendiri, namun kesiapan pihak pelabuhan turut pula diperhitungkan mengingat bahwa banyak faktor yang dapat mengakibatkan kecelakaan baik faktor internal maupun eksternal itu sendiri, serta jarak tempu perjalanan kapal yang jauh pula. Kesiapan ini berupa persiapan dokumen dan peralatan pada kapal sehingga dapat berjalan secara optimal. Tindakan represif dilakukan dengan mengikuti seluruh arahan dari kru kapal dan pihak yang berwenang yang lain, serta melakukan seluruh tindakan tersebut dengan tetap tenang dan tidak panik, hal tersebut dilakukan dengan tujuan meminimalisir kerugian lebih lanjut dan lebih fatal seperti hilangnya nyawa selama kecelakaan berlangsung. Upaya represif berkelanjutan sampai pada tindakan lanjut yang dilakukan oleh penyelidik kecelakaan kapal seperti KNKT untuk selanjutnya dilakukan evaluasi pada kejadian tersebut sehingga tidak ada kecelakaan berkelanjutan yang terjadi di masa depan.

Faktor-faktor penghambat dalam pemberian perlindungan hukum terhadap penumpang kapal jika terjadi kecelakaan datang dari, penegak hukum, fasilitas dan budaya masyarakatnya. faktor penegak hukumnya harusnya turut serta dalam melakukan penerapan aturan secara penuh dan bertanggungjawab. adanya faktor sarana dan fasilitas yakni perlunya pembaharuan terhadap sarana terutama kapal-kapal yang telah usang lebih baik diganti dengan yang lebih baru dan peralatan kapal dipastikan dapat berfungsi sepenuhnya dengan baik. faktor budaya dari masyarakat yang sebaiknya tidak meremehkan dari prosedur yang ada setidaknya tidak malah memperparah keadaan pada saat kejadian kecelakaan. budaya masyarakat sendiri yang membuat sarana dan fasilitas menjadi rusak atau kurang berfungsi seperti membuang puntung rokok sembarangan, keisengan merusak alat atau perlengkapan keselamatan yang penting secara sengaja dan lain-lain.

Saran

Bagi Perusahaan PT Dharma Lautan Utama, yakni lebih berkoordinasi lagi kepada pihak-pihak yang terkait seperti KNKT jika terjadi kecelakaan pada kapal yang melakukan pelayaran dan menyiapkan kapal dalam

kondisi yang prima sehingga dapat berlayar secara tenang dan nyaman.

Pihak pelabuhan harus menyiapkan sumber daya pelaut yang baik baik dari pemerintahan yang berwenang maupun dari kapal dengan sungguh-sungguh menerapkan manajemen keselamatan. Bagi petugas pelabuhan hendaknya mengetahui tugas dan wewenangnya terkait dengan *Port State Control* serta terpenuhinya sertifikasi tersebut.

Masyarakat khususnya bagi penumpang kapal atau pengguna jasa pelayaran harus mematuhi seluruh peraturan yang disampaikan dan menjalankan penuh apa yang telah menjadi aturan bersama baik pada saat masih berada di pelabuhan maupun pada saat pelayaran sedang berlangsung mengingat bahwa keselamatan pada kapal tidak hanya tanggungjawab dari pihak perusahaan yang menjalankan jasa di pelayaran saja, atau pihak aparat pelabuhan namun menjadi tanggungjawab bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- D.A Lesse. 2014. *Keselamatan Pelayaran, Dilingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Djohan, A. Tunggal. 2008. *Hukum Laut*. Jakarta: Havarindo
- Muhammad, Abdulkadir. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- _____. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Ningrum, Lestari. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Pramono, A.N. *Perkapalan, Pendidikan dan Pelatihan Kuliah Hukum Laut STIP*. STIP Press
- Purwosutjipto, H.M.N. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan
- R, Soekardono. 1981. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Rajawali Press
- Soekanto, Soerjono. 2010. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada
- _____. 2012. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press
- Sudarsono. 2007. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Rinerka Cipta,
- Sudjono. 1970, *Kriminologi*, Bandung : Alumni Bandung
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabeta
- Suratman & Dillah, Phillips. 2013. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta
- Suyono, R.P. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Eksport Import Melalui Laut, Musibah Kapal, Pencegahan dan Penanganan Keamanan Kapal*. Jakarta: PPPM
- Widagdo, Setiawan. 2012. *Kamus Hukum*. Jakarta: Prestasi Pustaka
- Republik Indonesia. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Republik Indonesia. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)
- Republik Indonesia. 2010. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108)
- Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 276)
- Agung, Paulus H. 2008. Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Terhadap Pelayaran Dan Nahkoda. Jakarta: Jurnal FH UI
- Syamsudin, M. 2008. *Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapal Laut: Studi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. Semarang: Jurnal Hukum FH Univ. Islam Sultan Agung
- AntaraneWS, *Penumpang Kapal Selamat Setelah Terjun KeLaut*, <http://www.antaraneWS.com/print/142621/penumpang-kapal-selamat-setelah-terjun-ke-laut> diakses pada 03 November 2017.
- Sambutan Direktur Utama, <http://dlu.co.id/#1482113417660-5c42163e-7595> Pada 10 April 2018