

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Provinsi Kepulauan Riau merupakan Provinsi ke-32 di Indonesia yang terbentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002 tentang Pembentukan Provinsi Kepulauan Riau, yang terdiri atas 2 Kota dan 5 Kabupaten dengan rincian Kota Tanjungpinang, Kota Batam, Kabupaten Bintan, Kabupaten Lingga, Kabupaten Anambas, Kabupaten Natuna, dan Kabupaten Karimun. Berdasarkan data Kementerian Dalam Negeri pada tahun 2015, Provinsi Kepulauan Riau menempati posisi pertama sebagai provinsi dengan jumlah pulau terbanyak di Indonesia dengan total 2.408 pulau. Angka tersebut mengungguli Papua Barat yang berada di urutan kedua dengan 1.945 pulau dan Maluku Utara di urutan ketiga dengan 1.474 pulau.¹

Berdasarkan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002, Provinsi Kepulauan Riau berbatasan dengan sejumlah negara, dengan rincian sebelah utara dengan Laut Cina Selatan, sebelah timur dengan Negara Malaysia dan Provinsi Kalimantan Barat, sebelah selatan dengan Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Jambi, dan sebelah barat dengan Negara Singapura, Malaysia, dan Provinsi Riau. Dengan letak geografis yang strategis serta potensi alam yang sangat potensial.

¹ Data 10 Provinsi dengan Jumlah Pulau Terbanyak di Indonesia oleh Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri), 2015. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2016/12/29/10-provinsi-dengan-jumlah-pulau-terbanyak>. Dilihat pada tanggal 23 Desember 2021.

Provinsi Kepulauan Riau diharapkan menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi bagi Indonesia. Terdiri atas luas wilayah sebesar 251.810 km², Provinsi Kepulauan Riau hanya memiliki luas daratan sebanyak 4%, sementara sisanya yakni 96% lautan. Bertolak dari kondisi tersebut, transportasi laut memiliki fungsi dan peran penting guna menjembatani antara pulau satu ke pulau yang lainnya.² Selain itu, laut juga berfungsi sebagai mata pencaharian masyarakat Kepulauan Riau, seperti nelayan dan budi daya hasil laut lainnya. Dengan tingginya intensitas kegiatan di laut tersebut, tidak jarang kecelakaan terjadi baik akibat faktor alam maupun kelalaian manusia itu sendiri.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat, bahwa selama kurun waktu 2018 hingga 2021 di Indonesia telah terjadi 483 insiden kecelakaan kapal jenis perikanan dengan mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 443 jiwa.³ Sementara itu, berdasarkan data Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) Kelas I A Tanjungpinang, sepanjang tahun 2018 telah terjadi 35 insiden kecelakaan laut pada wilayah operasi Provinsi Kepulauan Riau.⁴ Lebih lanjut, insiden pelayaran tersebut menyebabkan 118 korban dengan rincian 71 korban selamat, 19 korban meninggal dunia, dan 19 lainnya dinyatakan hilang atau belum ditemukan.⁵

² T H R Susanto, "Kebutuhan Angkutan Laut yang Menghubungkan Pulau-Pulau Terpencil di Wilayah Kepulauan Riau," *Warta Penelitian Perhubungan*. Vol. 26, No. 6 (2014). Hlm. 288.

³ "Peralatan Keselamatan Kapal Perikanan Belum Optimal," *Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia* (Jakarta, 2022), <http://knkt.go.id/post/read/peralatan-keselamatan-kapal-perikanan-belum-optimal>. Dilihat pada tanggal 25 Desember 2021.

⁴ "BNPP Tanjungpinang: Kecelakaan Laut di Kepri Cukup Tinggi! Ini Datanya," *Tribun Batam* (Tanjungpinang, 2017), <https://batam.tribunnews.com/2018/01/02/bnpp-tanjungpinang-kecelakaan-laut-di-kepri-cukup-tinggi-ini-datanya>. Dilihat pada tanggal 25 Desember 2021.

⁵ *Ibid.*

Masih di tahun yang sama, terdapat pula kasus dengan kategori kondisi membahayakan jiwa manusia, seperti halnya korban akibat memancing tanpa *life jacket*, jatuh saat memancing di pelabuhan dan lain sebagainya. Kasus-kasus tersebut kemudian diakumulasikan menjadi 10 insiden dengan rincian 11 korban dan 8 diantaranya meninggal dunia.⁶

Dari banyaknya jumlah insiden yang tercatat tersebut, beberapa peristiwa terjadi di wilayah perairan Kabupaten Lingga, Provinsi Kepulauan Riau. Penulis kemudian tertarik untuk mengangkat kasus ini sebagai kasus terhadap latar belakang penelitian ini. Pada hari Senin, 09 November 2020 sebuah kapal kandas di perairan Pulau Kekek dengan titik koordinat 0°.19' 205" S 104°30' 082"E Kecamatan Selayar, Kabupaten Lingga. Kapal itu adalah KM. Batera Melayu yang dinakhodai oleh AR yang bermuatan alat-alat medis dengan tujuan perjalanan ke Pelabuhan Senayang. Dalam perjalanannya, kapal kandas akibat menabrak karang dan posisi kapal menjadi miring karena air telah memasuki badan kapal. Pada saat itu, nakhoda kapal kemudian meminta pertolongan kepada kapal lain agar memindahkan muatan ke kapal lain. Alhasil, alat-alat medis sebagian berhasil diselamatkan termasuk nakhoda dan 2 anak buah kapal (ABK). Dari insiden tersebut, mengakibatkan kerugian materil berupa kapal dan alat-alat medis lainnya.⁷

Kasus kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah perairan Kabupaten Lingga di atas kemudian akan menjadi fokus terhadap penelitian ini. Secara yuridis, definisi

⁶ *Ibid.*

⁷ Dicky Sigit Rakasiwi, "Tabrak Karang, KM Batera Melayu Kandas di Perairan Pulau Kekek," *Sindonews.com* (Batam, November 9, 2020), <https://daerah.sindonews.com/read/225248/194/tabrak-karang-km-batera-melayu-kandas-di-perairan-pulau-kekek-1604902302>. Dilihat pada tanggal 25 Desember 2021.

terhadap kapal telah diatur dalam Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), yang mendefinisikan bahwa “kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya”. Lebih lanjut, disebutkan dalam Pasal 309 ayat (3), bahwa “perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun dipergunakan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Bagian dari kapal merupakan bangunan-bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal, yang mana jika bangunan tersebut diambil atau dilepaskan dari kapal, maka kapal menjadi rusak”.⁸

Tindak pidana pelayaran adalah perbuatan pidana yang terjadi pada ruang wilayah pelayaran sebagaimana dijelaskan pada penjelasan Bab tersendiri di KUHP, yakni pada Buku II KUHP tentang Kejahatan Bab XXIX yang membahas tentang Kejahatan Pelayaran yang dimuat dalam Pasal 438 hingga 479 KUHP serta termuat pada Buku III KUHP tentang Pelanggaran Bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran yang termuat dalam Pasal 560 hingga 569 KUHP. Lebih lanjut, berkaitan dengan perbuatan pidana pelayaran juga telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Pelayaran sendiri dibentuk guna mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut.⁹

Pengaturan mengenai aktifitas laut sejatinya telah diatur dalam berbagai bentuk peraturan yang ada. Namun demikian, dalam praktiknya tidak menciptakan

⁸ Purwosutjipto H.M.N., *Pengertian Pokok Hukum Dagang 5: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat* (Jakarta: Djembatan, 1993). Hlm. 16.

⁹ Sutri Utami, “Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,” *JOM Fakultas Hukum Universitas Riau*. Vol. VII, No. 2 (2020). Hlm. 2.

keadaan-keadaan yang seharusnya aman dan terkendali sehingga banyak kapal-kapal di Indonesia yang mengalami kecelakaan seperti kapal tenggelam, terbakar, tabrakan, kandas dan akibat kelalaian manusia maupun faktor alam atau cuaca. Kapal seharusnya dikelola pemeriksaannya agar terjaga keselamatan dalam pengoperasiannya, serta guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalanannya.

Terhadap kasus yang menjadi latar belakang penelitian ini, yang menjadi pembahasan penulis adalah pertanggungjawaban pidana terhadap pihak yang menyebabkan kecelakaan sehingga menimbulkan kerugian materil. Pasal 117 huruf (a) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan: 1) kelaiklautan kapal; dan 2) kenavigasian”. Lebih lanjut, disebutkan pada ayat (2) dijelaskan lebih detail tentang kategori Kelaikkapal dijelaskan yang dimaksud pada ayat (1) huruf (a) wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:

1. keselamatan dan keamanan kapal;
2. perhatian utama pencemaran dari kapal;
3. pengendalian kapal;
4. batas pemuat kapal dan pemuatan;
5. kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang;
6. status hukum kapal;
7. pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal; dan
8. pengaturan keamanan kapal.

Masih pada aturan yang sama, dijelaskan Pada Pasal 117 ayat (3), bahwa “Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal”. Selain itu, setiap kapal dan

pelabuhan wajib untuk melengkapi persyaratan keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan kelautan. Ketentuan tersebut kemudian diatur pada Pasal 112 Undang-Undang Pelayaran.

Insiden kapal yang mengalami kecelakaan pada saat pelayaran bisa menimbulkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Berdasarkan kejadian tersebut, tentunya harus ada pihak yang bertanggungjawab, kecuali apabila insiden tersebut disebabkan oleh faktor alam yang tidak bisa diantisipasi oleh manusia, contohnya jika terjadi ombak yang disertai badai besar saat kapal berlayar.

Seseorang bisa dipidana dapat dilihat pada dua aspek, yakni terdapat tindakan yang telah dilakukan yang nyatanya tidak sesuai atau berentangan dengan hukum atau adanya unsur melawan hukum dan terhadap pelaku, termasuk unsur kesalahan berupa kedengkian atau kelalaian, sehingga dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan melawan hukum tersebut. Maka, terhadap kasus yang menjadi latar belakang daripada penelitian ini juga harus dilihat apakah para pihak yang terlibat dalam terjadinya kecelakaan tersebut telah memenuhi unsur-unsur sebagaimana aturan yang telah ditentukan.

Para pihak baik yang berkaitan langsung maupun tidak terhadap insiden kecelakaan kapal sejatinya telah mendadapkan bagian masing-masing guna mempertanggungjawabkan atas segala akibat yang ditimbulkan, baik secara administratif maupun pidana.¹⁰ Bila merujuk pada Pasal 302 ayat (2) Undang-

¹⁰Vicky Hanggara Alexandro dan Mety Rahmawati, "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut," *Jurnal Hukum Adigama*. Vol. 3, No. 1. (2018). Hlm. 5-6.

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dapat diketahui bahwa apabila nakhoda melayarkan kapalnya dalam keadaan tidak layak dan menyebabkan kerugian harta benda, nakhoda dapat dipidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Termasuk halnya dalam kasus kapal kandas yang terjadi di perairan Kabupaten Lingga yang menyebabkan kerugian materil. Maka, harus pula dilihat siapa dan bagaimana seharusnya bentuk pertanggungjawaban yang diperoleh oleh pihak terkait akibat insiden yang terjadi.

Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk kemudian mengangkat masalah kecelakaan kapal yang menyebabkan kerugian materil dari aspek pertanggungjawabannya yang terjadi di Kepulauan Lingga tersebut sebagai bahan untuk penelitian yang dituangkan dalam tulisan ini dengan judul **“Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal di Wilayah Kabupaten Lingga”**.

1.2. Rumusan Masalah

Beranjak dari konstruksi permasalahan di atas, adapapun yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini terdiri atas:

1. Bagaimanakah kriteria-kriteria yang menjadi dasar oleh Penyidik dalam menetapkan suatu perbuatan sebagai tindak pidana kecelakaan kapal di Kabupaten Lingga tersebut?
2. Bagaimanakah bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal di wilayah Kabupaten Lingga?

1.3. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah di atas, maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kriteria-kriteria yang menjadi dasar oleh Penyidik dalam menetapkan suatu perbuatan sebagai tindak pidana kecelakaan kapal di Kabupaten Lingga.
2. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal di wilayah Kabupaten Lingga.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoretis

Manfaat Teori yang akan dihasilkan bersumber dari penelitian ini yakni bisa memberikan referensi bagi para akademisi ataupun non-akademisi dalam mengerjakan sebuah kajian ilmiah terhadap kaitannya kriteria-kriteria yang menjadi dasar oleh Penyidik dalam menetapkan suatu perbuatan sebagai tindak pidana kecelakaan kapal sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang. Serta, memberikan referensi secara akademis dalam kaitannya pemahaman terhadap bentuk pertanggungjawaban pidana bagi para pihak terkait terhadap kecelakaan kapal kandas yang menyebabkan kerugian materil.

1.1.1. Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang akan diperoleh dari temuan penelitian ini antara lain dapat mendukung penerapan hukum di Indonesia dan menjadi pedoman bagi

akademisi, nonakademisi, atau praktisi hukum dalam mengaplikasikan temuannya di masyarakat terhadap pertanggungjawaban pidana bagi para pihak terkait terhadap kecelakaan kapal kandas yang menyebabkan kerugian materil di perairan Kabupaten Lingga.

