

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan karena terdiri atas ribuan pulau yang membentang dari wilayah barat hingga ke timur. Letak geografis Indonesia sangat strategis, yaitu berada di garis khatulistiwa antara dua samudra, Samudra Pasifik dan Samudra Hindia serta di antara dua benua yakni Asia dan Australia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki peluang besar untuk menjadi poros maritim dunia. Konsep poros maritim ini merupakan strategi yang bertujuan untuk memperkuat konektivitas antarpulau, mengembangkan industri perkapalan dan perikanan, meningkatkan kualitas transportasi laut, serta memperkuat keamanan maritim.¹

Transportasi laut di Indonesia memiliki peran yang sangat vital dalam mendukung aktivitas masyarakat yang tinggal di wilayah kepulauan. Moda transportasi ini juga menjadi salah satu sarana utama untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional melalui perdagangan antarpulau.² Transportasi laut juga memberikan kontribusi besar terhadap perkembangan ekonomi. Indonesia mempunyai ratusan pulau yang membentang dari Sabang hingga Merauke,

¹ Afifah Winda Ramadhani et al., “Peran Diplomasi Maritim Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia,” *Amandemen: Jurnal Ilmu Pertahanan, Politik Dan Hukum Indonesia* 2, no. 1 (2024): 47–65, <https://doi.org/10.62383/amandemen.v2i1.663>.

² Afifah Winda Ramadhani et al.

keberadaan kapal laut menjadi moda transportasi yang sangat diperlukan untuk menghubungkan berbagai pulau di seluruh nusantara.³

Kecelakaan transportasi, baik darat, laut, maupun udara, merupakan peristiwa yang tidak dapat sepenuhnya dihindari meskipun telah dilakukan berbagai upaya pencegahan. Dalam konteks tersebut, negara berkewajiban menghadirkan sistem perlindungan hukum yang menjamin terpenuhinya hak-hak korban kecelakaan. Salah satu instrumen hukum yang menjadi dasar perlindungan tersebut adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, yang menetapkan mekanisme santunan bagi penumpang angkutan umum yang mengalami kecelakaan melalui penyelenggara yang ditunjuk, yaitu PT Jasa Raharja.⁴

Pada sejumlah kasus, keluarga korban harus melalui proses panjang untuk membuktikan bahwa korban benar-benar berada di dalam kendaraan. Fenomena ini menunjukkan adanya kesenjangan antara pengaturan normatif dalam undang-undang dengan kondisi empiris di lapangan, yang pada gilirannya dapat menghambat pemenuhan hak korban secara cepat dan tepat. Membahas mengenai laut tidak dapat dilakukan hanya dari satu sudut pandang disiplin ilmu. Ilmu kelautan pada dasarnya adalah bidang pengetahuan yang bersifat kompleks karena melibatkan berbagai cabang ilmu yang mempelajari dinamika serta perubahan yang

³ C. S. Wu et al., "Prospek Diplomasi Ekonomi Indonesia Melalui Poros Maritim Dunia Dalam Implementasi Blue Economy," *Jurnal Ilmiah Widya Sosiopolitika* 5, no. 2 (2023): 133–48, http://repo.iain-tulungagung.ac.id/5510/5/BAB_2.pdf.

⁴ Mutiara Zalisty Azzahra, "Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perdata Pihak Pengangkut Terhadap Penumpang Kapal Yang Tidak Terdaftar Dalam Manifest Pada Kasus Kecelakaan Kapal Di Laut" (2025).

terjadi di laut.⁵ Dalam diskusi mengenai kelautan, istilah *maritim* sering muncul sehingga menimbulkan anggapan bahwa laut dan maritim adalah konsep yang sama. Padahal, secara istilah keduanya memiliki makna yang berbeda dan tidak dapat dikatakan bahwa salah satu memiliki cakupan yang lebih luas dibandingkan yang lain.⁶

Penumpang yang tidak terdata secara resmi dalam manifest kerap mengalami kesulitan untuk dikenali, tidak masuk dalam perhitungan jumlah korban, serta tidak memperoleh hak atas santunan maupun ganti rugi sebagaimana penumpang yang terdaftar. Situasi ini semakin diperparah oleh ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang tidak secara jelas memberikan pengaturan mengenai status maupun perlindungan hukum bagi penumpang yang tidak terdaftar dalam manifest.⁷

Manifest berfungsi sebagai bukti administratif bahwa seseorang adalah penumpang resmi yang berhak atas perlindungan. Namun pada praktiknya, tidak jarang ditemukan kasus kecelakaan transportasi di mana korban tidak tercantum dalam daftar manifest, baik karena kelalaian operator angkutan, ketidakteraturan administrasi, kelebihan kapasitas, maupun perilaku penumpang yang tidak membeli tiket resmi.⁸ Hal ini menimbulkan permasalahan serius, terutama terkait status

⁵ Afifah Winda Ramadhani et al., “Peran Diplomasi Maritim Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.”

⁶ Presly Prayogo Sri Febrianti Hansu, Fransiscus Xaverius Tangkudung, “Tinjauan Yuridis Mengenai Kewenangan Mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar Oleh Syahbandar” 14, no. 1 (2025): 11.

⁷ Azzahra, “Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perdata Pihak Pengangkut Terhadap Penumpang Kapal Yang Tidak Terdaftar Dalam Manifest Pada Kasus Kecelakaan Kapal Di Laut.”

⁸ Wwik Sri Widiarty, Aartje Tehupeiori, and Harlansyah, “Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Terhadap Pemilik Kapal Yang Mengalami Kecelakaan Kapal Di Alur

perlindungan hukum bagi korban yang secara faktual berada di dalam kendaraan dan menjadi korban kecelakaan, tetapi secara administratif tidak diakui sebagai penumpang sah.

Korban ataupun keluarga kerap ditolak untuk memperoleh santunan dari Jasa Raharja karena dianggap tidak memenuhi unsur “penumpang yang berhak” sebagaimana diatur dalam undang-undang. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai pelaksanaan UU No. 33 Tahun 1964 dalam memberikan perlindungan bagi seluruh korban kecelakaan angkutan umum. Perbedaan interpretasi antara operator angkutan, aparat penegak hukum, dan penyelenggara jaminan santunan semakin memperkeruh kedudukan korban yang tidak masuk manifest.⁹

Ketiadaan pengaturan eksplisit tersebut menimbulkan pertanyaan serius mengenai bagaimana hubungan hukum antara penumpang tidak terdaftar dan pihak pengangkut. Dari sudut pandang hukum perdata, masih terbuka kemungkinan bagi penumpang atau ahli waris untuk menuntut pertanggungjawaban pengangkut melalui mekanisme hukum yang berlaku.¹⁰ Prinsip-prinsip dalam hukum pengangkutan, seperti tanggung jawab mutlak pengangkut, atau upaya gugatan berdasarkan Pasal 1365 dan 1366 KUHPerdata terkait Perbuatan Melawan Hukum dan kelalaian pengangkut, tetap dapat diberlakukan meskipun tidak terdapat bukti administrasi berupa tiket atau pencantuman dalam manifest. Hal ini menunjukkan

Pelayaran Dalam Perspektif Hukum,” *Action Research Literate* 8, no. 5 (2024): 1–15, <https://arl.ridwaninstitute.co.id/index.php/arl>.

⁹ Sri Febianti Hansu, Fransiscus Xaverius Tangkudung, “Tinjauan Yuridis Mengenai Kewenangan Mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar Oleh Syahbandar.”

¹⁰ Sri Widiarty, Tehupeiory, and Harlansyah, “Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Asuransi Terhadap Pemilik Kapal Yang Mengalami Kecelakaan Kapal Di Alur Pelayaran Dalam Perspektif Hukum.”

bahwa keberadaan fisik penumpang di atas kapal, meskipun tidak diakui secara administratif, tetap dapat menimbulkan hubungan hukum tertentu yang mengikat pengangkut untuk memberikan perlindungan dan pertanggungjawaban.¹¹

Permasalahan tersebut menjadi sorotan publik dalam kecelakaan KMP Tunu Pratama Jaya, yang menunjukkan adanya perbedaan antara data manifest dengan kondisi penumpang yang sebenarnya. Peristiwa tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai efektivitas sistem pencatatan penumpang, pelaksanaan pengawasan oleh penyelenggara pelayaran, serta implementasi perlindungan hukum terhadap korban yang tidak terdaftar dalam manifest. Karena korban kecelakaan tetap merupakan pengguna jasa angkutan umum yang secara substantif memiliki hak atas perlindungan hukum sebagaimana dijamin oleh peraturan perundang-undangan.

Peristiwa ini menunjukkan adanya kesenjangan antara *das sollen* (ketentuan hukum yang mengharuskan seluruh penumpang dicatat dalam manifest) dengan *das sein* (praktik penyelenggaraan angkutan laut yang masih memungkinkan adanya penumpang tidak terdaftar). Kesenjangan ini berpotensi mengurangi kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan hukum bagi korban kecelakaan kapal. Selain itu, Peristiwa ini juga menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana implementasi Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang mampu memberikan perlindungan kepada korban yang secara administratif tidak tercantum dalam manifest.

¹¹ Azzahra, "Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perdata Pihak Pengangkut Terhadap Penumpang Kapal Yang Tidak Terdaftar Dalam Manifest Pada Kasus Kecelakaan Kapal Di Laut."

Tragedi KMP Tunu Pratama Jaya mengevakuasi puluhan penumpang selamat dari laut setelah kapal terbalik dan tenggelam.¹² Pada Kamis 3 Juli 2025, data yang ada mulai memberikan gambaran yang lebih komprehensif. Sejumlah korban berhasil diselamatkan melalui peran nelayan lokal yang memiliki keterampilan dan pengetahuan mendalam mengenai kondisi perairan Kabupaten Jembrana, Bali.

KMP Tunu Pratama Jaya tercatat mengangkut 22 kendaraan yang terdiri dari 8 delapan unit truk tronton, 3 tiga unit truk besar, 3 tiga unit truk sedang, 7 tujuh unit kendaraan kecil dan 1 satu unit sepeda motor. Operasi pencarian korban kecelakaan KMP Tunu Pratama Jaya yang tenggelam di Selat Bali secara resmi dihentikan pada Senin, 21 Juli 2025. Berdasarkan data manifes yang mencatat 65 orang, terdiri atas 53 penumpang dan 12 awak kapal, tercatat sebanyak 30 orang berhasil diselamatkan, 19 orang dinyatakan meninggal dunia, sementara 4 korban lainnya belum berhasil diidentifikasi.¹³

Tiga orang yang dinilai bertanggung jawab atas tragedi yang mengakibatkan 19 korban jiwa telah menjalani proses persidangan di Pengadilan Negeri Banyuwangi. Ketiga terdakwa tersebut masing-masing adalah Erik Imbawani selaku Mualim I, Nurdin Yuswanto selaku Mualim II, dan Sandi Wirawan selaku Kepala Kamar Mesin KMP Tunu Pratama Jaya. Proses persidangan terhadap ketiganya dimulai dengan agenda pembacaan dakwaan pada 23 Desember 2025. Penumpang sebanyak 53 orang dengan ABK sebanyak 12 orang. Dari kecelakaan

¹² antara news indonesia Agency, "At Least 31 Rescued from Ferry That Sank in Bali Strait: Ministry," n.d.

¹³ Metrotvnews, "Kaleidoskop Daerah 2025: Tragedi Tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya Di Selat Bali," n.d.

itu tercatat sebanyak 19 orang tewas dengan rincian 17 berhasil diidentifikasi sedangkan 2 terdiri pria dan perempuan tak teridentifikasi.¹⁴

Peristiwa tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya menegaskan kerentanan sistem transportasi laut serta urgensi penerapan standar keselamatan yang ketat dan konsisten. Dalam konteks nasional tahun 2025, kejadian ini tidak dapat dipandang semata sebagai data statistik, melainkan sebagai representasi hilangnya nyawa, ekspektasi masyarakat, serta tanggung jawab kolektif seluruh pemangku kepentingan dalam menjamin keselamatan penumpang pada moda transportasi laut di wilayah kepulauan Indonesia.

Berbagai penelitian masih berfokus pada tanggung jawab pengangkut (PT ASDP) atau pelaksanaan asuransi penumpang, belum mengkaji implementasi perlindungan hukum berdasarkan UU No. 33 Tahun 1964, belum menganalisis efektivitas sistem pertanggungan wajib ketika penumpang tidak tercantum dalam manifest, serta belum mengkaji peran negara dan instansi terkait dalam menjamin hak korban.

Penelitian ini adalah pengembangan dari penelitian Anwar Hidayat et al (2022) yang berfokus pada carrier liability (tanggung jawab pengangkut/PT ASDP), kebaharuan dalam penelitian ini adalah terletak pada legal protection (perlindungan hukum korban) dari perspektif hak korban untuk memperoleh santunan, bukan hanya tanggung jawab pengangkut dan implementasi sistem

¹⁴ Radar Jatim, "3 Terdakwa Tenggelamnya KM Tunu Pratama Jaya Tewaskan 19 Orang Diadili," n.d.

pertanggungjawaban wajib penumpang berdasarkan UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Penelitian ini penting karena kecelakaan kapal di Indonesia masih terjadi dan sering kali diikuti persoalan pendataan penumpang. Ketidakkakuratan manifest mengakibatkan proses identifikasi korban, pencarian korban, pemberian santunan, penentuan jumlah korban, dan pertanggungjawaban para pihak menjadi lebih sulit. Melalui penelitian ini diharapkan dapat ditemukan rekomendasi mengenai implementasi sistem pertanggungjawaban wajib agar hak korban tetap terlindungi meskipun terjadi kesalahan administrasi dalam penyusunan manifest.

1.2 Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka penulis merumuskan permasalahan:

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi korban kecelakaan kapal yang tidak terdaftar dalam manifest menurut UU No. 33 Tahun 1964?
2. Siapa yang bertanggung gugat terhadap korban kecelakaan Kapal Motor Penumpang Tunu Pratama Jaya yang tidak terdaftar dalam daftar manifest?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk dan cakupan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan Kapal Motor Tunu Pratama Jaya yang tidak tercantum dalam daftar manifest, dengan mengkaji kesesuaiannya dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi terpenuhinya hak korban,

termasuk hambatan administratif dan yuridis dalam proses pemberian pertanggung jawaban wajib.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

a. Penelitian ini memberikan kontribusi penting terhadap pengembangan ilmu hukum dan memperluas pemahaman mengenai batasan, cakupan, dan relevansi prinsip pertanggung jawaban kecelakaan penumpang dalam konteks operasional transportasi laut. Selain memperkaya literatur hukum mengenai pertanggung jawaban, penelitian ini juga berpotensi mendorong pengembangan teori mengenai perlindungan hukum bagi penumpang tidak terdaftar.

2. Manfaat Praktis

b. Penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat dengan memberikan informasi mengenai pentingnya terdaftar dalam manifest saat menggunakan jasa transportasi laut. Masyarakat dapat memahami hak-hak mereka jika terjadi kecelakaan, termasuk kemungkinan memperoleh santunan meskipun tidak terdaftar secara administratif. Pengetahuan ini diharapkan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk mematuhi prosedur keselamatan agar risiko kerugian dapat diminimalkan

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Metode Pendekatan

Dalam penyusunan penelitian ini, penulis menggunakan dua pendekatan utama yaitu pendekatan undang-undang (statute approach) yaitu menggunakan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab

Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, Peraturan Menteri Perhubungan No. 104 Tahun 2017 tentang Angkutan Laut, Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pendekatan yang kedua yakni pendekatan konseptual (conceptual approach). Pendekatan perundang-undangan melibatkan analisis mendalam terhadap semua peraturan dan/atau regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang dibahas. Sementara itu, pendekatan konseptual penulis berpatokan kepada prinsip hukum. Prinsip-prinsip tersebut dapat meliputi eksplorasi yang mendalam terhadap doktrin, teori hukum, konsep-konsep yang mendasari permasalahan. Hasil dari analisis ini menjadi dasar yang penting dalam menyelesaikan masalah hukum yang dipelajari. Pendekatan ini terutama bermanfaat ketika penulis menghadapi situasi di mana terdapat ketidaksesuaian antara norma hukum yang ada dan masalah konkret yang dihadapi dalam penelitian. Dengan memadukan pendekatan undang-undang untuk memahami kerangka hukum yang berlaku dan pendekatan konseptual untuk mendalami aspek teoritis dan konseptual dari permasalahan, penelitian ini diharapkan

dapat memberikan pemahaman yang komprehensif dan solusi yang mendalam terhadap isu hukum yang diteliti.¹⁵

1.5.2 Jenis Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Jenis Penelitian ini didasarkan pada kemampuannya untuk menganalisis norma-norma hukum yang tertulis dalam peraturan perundang undangan, dokumen hukum lainnya, dan juga literatur ilmiah yang relevan. Jenis penelitian yuridis normatif fokus pada studi terhadap hukum positif atau norma-norma hukum yang berlaku, dengan tujuan untuk memahami serta menerapkan prinsip-prinsip hukum yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, dan kajian literatur lainnya. Dalam hal penelitian ini, jenis penelitian yuridis normatif digunakan untuk melakukan analisis mendalam terhadap berbagai aturan hukum yang relevan dengan isu yang dibahas. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengeksplorasi konsep-konsep teoretis yang menjadi dasar dari permasalahan hukum yang sedang dipelajari. Dengan menggabungkan analisis terhadap hukum positif yang ada dan eksplorasi konseptual terhadap teori-teori hukum, diharapkan penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang komprehensif serta solusi yang mendalam terhadap isu-isu hukum yang tengah dianalisis.

1.5.3 Bahan Hukum

Data yang disajikan diperoleh dari sumber sumber data yang meliputi sumber data primer, sekunder dan tersier

¹⁵ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, 2020.

a. Bahan hukum Primer :

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
3. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan
Wajib Kecelakaan Penumpang
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
5. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan
Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun
2016 Tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan
Penyeberangan.
7. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang
Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah pendapat ahli, jurnal, buku, komentar atas undang-undang, hasil penelitian, dan doktrin yang membantu menjelaskan bahan hukum primer; Jurnal hukum pengangkutan laut & kecelakaan kapal, Jurnal analisis santunan Jasa Raharja dan UU 33/1964, Buku hukum pengangkutan laut, Buku hukum asuransi, Buku dan artikel perlindungan konsumen, Doktrin dan pendapat ahli, Putusan pengadilan terkait kecelakaan laut, Laporan KNKT, Basarnas, dan Jasa Raharja

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

1.5.4 Teknik Analisa Bahan Hukum

Analisis data dalam penelitian merupakan proses penting yang melibatkan evaluasi mendalam terhadap hasil pengolahan data yang didukung oleh teori-teori yang relevan yang telah dikumpulkan sebelumnya. Dalam penelitian ini, analisis dilakukan menggunakan pendekatan kualitatif, yang meliputi pembahasan mendalam terhadap materi hukum yang telah 12 dikumpulkan. Pendekatan ini didasarkan pada landasan teoritis yang teruji dan relevan. Pendekatan kualitatif memungkinkan peneliti untuk memahami konteks, nuansa, dan dinamika yang mendasari isu-isu hukum yang sedang diteliti. Lebih dari sekadar menafsirkan peraturan perundang-undangan, pendekatan ini juga mengarah pada pemahaman mendalam terhadap konsep-konsep hukum dan bagaimana konsep-konsep ini diterapkan dalam kasus nyata. Dalam penelitian ini, pendekatan kualitatif tidak hanya memeriksa secara tekstual peraturan, tetapi juga menggali serta bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang tidak terdaftar dalam kecelakaan kapal.