

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Secara geografis, sebagian besar bumi terdiri dari lautan, sehingga lautan memegang peranan yang sangat penting bagi kehidupan umat manusia. Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa laut merupakan penyedia sumber daya alam terbesar di muka bumi ini. Maka sejak abad ke-15 negara-negara telah berebut akses ke laut guna pemanfaatan laut untuk kesejahteraan bangsanya. Disamping sebagai penyedia sumber daya alam, peran laut yang tak kalah pentingnya adalah sebagai sarana transportasi yang menghubungkan belahan bumi yang satu dengan belahan bumi yang lainnya. Meskipun tidak jarang pada jaman perang dunia pertama dan kedua laut acapkali dimanfaatkan sebagai sarana pemisah suatu bangsa.¹

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terbentang dari Sabang hingga Merauke, Indonesia memiliki 17.499 pulau dan memiliki garis pantai sepanjang 99.093 kilometer. Wilayah perairan Indonesia mencapai 6,32 juta km², atau sekitar 70% dari luas wilayah Indonesia.² Geografi Indonesia yang berupa kepulauan dan perairan memperlihatkan kebutuhan sarana perhubungan dan transportasi, untuk membangun komunikasi guna menjalin dan mengembangkan interaksi masyarakat dalam berbagai bidang. Dalam membangun jaringan dan jalinan tersebut

¹Dhiana Puspitawati dkk., *Hukum Maritim*, UB Press, Malang, 2019, hlm. 1.

²Oki Pratama, "Konservasi Perairan Sebagai Upaya Menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia", diakses dari <https://kkp.go.id/artikel/>, diakses pada 13 Desember 2020, pukul 01:54.

maka peranan angkutan laut menjadi penting. Selain itu, kelancaran lalu lintas angkutan laut yang lebih efisien juga penting untuk menopang perekonomian nasional.³ Indonesia juga terletak pada lokasi strategis dalam rute perdagangan dunia, dimana meningkat 90% perdagangan internasional melalui jalur dimana 40% -nya melewati wilayah perairan Indonesia.⁴

Pelayaran atau angkutan laut tersebut dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional mau pun internasional dan mampu mendorong serta menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang-Undang Dasar 1945.⁵ Dengan demikian, sistem keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar serta tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal mau pun prasarana seperti sistem navigasi, dan sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Transportasi lewat laut juga masih menjadi primadona kegiatan jual-beli antara suatu tempat dengan tempat yang lain yang dipindahkan

³Ratna Indrawasih, "Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan dan Respon Stakeholder", *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 20, 2018, hlm. 40-54.

⁴Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal, "Kebijakan dan Strategi Pengembangan Transportasi Laut di Indonesia" diakses dari <https://supplychainindonesia.com/new/>, diakses pada tanggal 31 Maret 2020, pukul 02.08.

⁵Muh Kadarisman, "Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Maritim dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut", *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 04, No. 02, 2017, hlm. 179-192.

oleh lautan. Meskipun masih menjadi primadona, transportasi lewat laut tergolong beresiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak diinginkan dapat terjadi di laut. Misalnya ketika terjadi kecelakaan di laut, maka muncul berbagai macam akibat hukum, seperti masalah asuransi, ganti rugi, serta sejauh mana tanggung jawab dari pemilik kapal, operator kapal bahkan negara apabila kapal yang berbendera negara tersebut mengalami kecelakaan di laut. Kelaiklautan Kapal yang mengalami kecelakaan juga akan menjadi problematika hukum tersendiri berkaitan dengan persyaratan administrasi yang harus dipenuhi suatu kapal berkaitan dengan klasifikasi dari keseluruhan aspek kapal tersebut.

Sebagian besar kecelakaan laut diakibatkan oleh kesalahan manusia. Menurut Dhillon, *human error* didefinisikan sebagai kegagalan untuk menyelesaikan sebuah tugas atau melakukan tindakan yang tidak diizinkan yang dapat menimbulkan cedera, kerusakan peralatan atau properti, dan menghambat proses pekerjaan. Sedangkan menurut George A. Peters, *human error* adalah suatu penyimpangan dari suatu performansi standar yang telah ditentukan sebelumnya, yang mengakibatkan adanya penundaan waktu yang tidak diinginkan, kesulitan, masalah, insiden, dan kegagalan. Berdasarkan statistik sendiri kecelakaan laut akibat *human error* berkisar antara 75% sampai 96% sejak tahun 1999.⁶ Penelitian telah menunjukkan bahwa hal tersebut telah berkontribusi pada berbagai jenis kecelakaan di laut pada kisaran 84% hingga 88% kecelakaan kapal tanker,

⁶Suzanna Razali Chan dkk., "A Theoretical Review of Human Error in Maritime Accident", *Journal of Advanced Science Letters*, Vol 22, 2016, p. 2109-2112.

79% penderakan kapal terdampar, 89% hingga 96% tabrakan kapal, dan 75% kebakaran dan ledakan.⁷

Salah satu sejarah kecelakaan laut terbesar terjadi ketika Kapal Titanic yang digadang-gadang sebagai kapal yang tidak bisa tenggelam menabrak gunung es. Pada saat itu negara memang memiliki peraturan sendiri baik mengenai rancangan, konstruksi dan keselamatan kapal. Dalam rangka menyeragamkan aturan internasional, pada tahun 1948 PBB melahirkan satu konvensi untuk membentuk *Inter Consulative Organization* (IMCO), yaitu suatu badan konsultasi antar-pemerintah mengenai masalah-masalah maritim, yang merupakan jawaban atas tragedi Kapal Titanic. Konvensi tersebut mulai berlaku pada tahun 1958, dan pada tahun berikutnya (1959) berdirilah badan tersebut secara resmi dengan kedudukan di London. Badan tersebut kemudian hari berganti menjadi *International Maritime Organization* (IMO). Dimana tujuan dan tugas badan tersebut adalah menciptakan kerjasama antar negara mengenai masalah-masalah teknis yang menyangkut pelayaran internasional dengan maksud untuk mewujudkan tingkat keselamatan di bidang maritim dan efisiensi pelayaran yang tertinggi dapat dicapai.⁸ Demikianlah badan tersebut mempunyai tanggung jawab khusus atas keselamatan di laut dan atas perlindungan terhadap lingkungan laut (*marine environment*).

Di bidang hukum maritim sendiri terdapat berbagai konvensi internasional yang menyangkut mengenai keselamatan kapal dan

⁷*Ibid.*

⁸Muhammad Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku I*, PT. Fikahati Aneska, 2015, hlm. 133.

pelayaran terutama mengenai pengawakan kapal yang digagas oleh IMO sendiri. Konvensi yang terkait antara lain adalah *International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG 1972)* atau dalam bahasa Indonesia dikenal dengan P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Laut). COLREG 1972 sendiri merupakan Resolusi IMO Nomor A. 464 (XII) tentang peraturan yang berlaku secara internasional dan harus dipatuhi serta dilaksanakan secara utuh oleh semua kapal, pemilik kapal, Nakhoda, dan awak kapal, mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan terjadinya kecelakaan di laut. COLREG 1972 ditandatangani oleh semua anggota IMO pada bulan Oktober 1972 di London.

Konvensi berikutnya yang tidak kalah penting yaitu *International Convention on Standards of Training, Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978)* atau dalam bahasa Indonesia dikenal dengan Konvensi Internasional tentang Standar Latihan, Sertifikasi dan Dinas Jaga untuk Pelaut. Konvensi ini merupakan hasil dari *International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978* yang diselenggarakan oleh IMO yang bekerjasama dengan *International Labour Organization (ILO)* pada tanggal 14 Juni sampai dengan 7 Juli 1978, di London, Inggris. Konvensi ini berisikan aturan-aturan internasional yang standar mengenai pendidikan dan sertifikasi bagi nahkoda dan awak kapal beserta calon pelaut yang akan bekerja di kapal niaga yang melakukan pelayaran internasional. Kemudian dilakukan penyempurnaan terhadap *STCW 1978* yang berisi tentang pengawakan kapal niaga yakni dengan *STCW 1995*. Perubahan yang signifikan meliputi peningkatan pada kontrol kepelabuhan,

standar kualitas sistem atau dikenal dengan *quality standards system*, kesalahan dalam latihan, sertifikasi prosedur dan lisensi, untuk memastikan pelaut menemui standar persyaratan dari kompetensi. Pada tahun 2010 terhadap Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut dilakukan amandemen lagi yakni dengan *Manila Amandement 2010*. Dimana perubahan yang signifikan antara lain mengenai tingkatan sertifikat kompetensi baru untuk pelaut yang bisa diletakkan pada dek dan mesin, pelatihan terbaru, persyaratan yang diperbaharui, pelatihan keamanan yang bersifat wajib, dan pada tambahan pada standar medis.⁹

Ketentuan konvensi internasional mengenai keselamatan kapal dan pelayaran di atas sudah menjadi bagian dari hukum nasional, dikarenakan Indonesia telah meratifikasi kedua konvensi tersebut. Dimana untuk COLREG 1972 yang merupakan aturan mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan tabrakan di laut yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979. Sedangkan untuk STCW 1978 yang berisikan aturan-aturan internasional yang standar mengenai pendidikan dan sertifikasi bagi nahkoda dan awak kapal beserta calon pelaut yang akan bekerja di kapal niaga yang melakukan pelayaran internasional ini juga telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor. 60 Tahun 1986.

Selain diatur dalam Keputusan Presiden sebagai bentuk ratifikasi atas beberapa konvensi internasional di atas, terkait dengan keselamatan

⁹*Ibid.*

sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut. Awak kapal agar dapat berlayar, untuk mendapatkan sertifikat kepelautan harus mengikuti rangkaian pendidikan, pengujian dan sertifikasi kepelautan. Pendidikan kepelautan sendiri dilaksanakan melalui jalur sekolah, yakni pendidikan profesional kepelautan dan pendidikan teknis fungsional kepelautan. Kemudian untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut dilaksanakan pengujian oleh Dewan Penguji yang mandiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selain itu terdapat pula peraturan pelaksana lainnya terkait pengawakan yakni Peraturan Menteri Nomor 140 Tahun 2016 sebagai perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut.¹³ Perubahan ini dilakukan untuk meningkatkan pelaksanaan pendidikan dan pelatihan serta sertifikasi di bidang kepelautan. Terdapat beberapa ketentuan yang diubah antara lain yaitu;¹⁴ terkait dengan pelimpahan kewenangan penerbitan sertifikat pelaut, baik sertifikat keahlian dan sertifikat ketrampilan kepada lembaga penyelenggara pendidikan dan pelatihan di bawah Kementerian Perhubungan yang telah mendapatkan pengesahan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Sedangkan terkait dengan sertifikat pengukuhan tetap diterbitkan oleh Direktur Jenderal

¹³Lihat “Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 140 Tahun 2016 sebagai perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut”, (*Berita Negara Republik Indonesia tahun 2016 Nomor 1870*).

¹⁴Media Online Suro News, “Menhub Menerbitkan Perhub tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi dan Dinas Jaga Laut” diakses dari <https://www.suronews.com/>, diakses pada tanggal 13 Desember 2020 pukul 10:15.

Perhubungan Laut. Selain itu terdapat pula perubahan terkait pelaksanaan diklat yang harus dipenuhi oleh pelaut yakni terkait standar kinerja dan capaian, penilaian sampai dengan tahap pengujian yang ditetapkan oleh Kepala BPSDM Perhubungan, berbeda dengan yang diatur pada PM 70 Tahun 2013 di mana sebelumnya Dirjen Perhubungan Laut yang menetapkannya.

Walaupun telah terdapat beberapa ketentuan mengenai keselamatan kapal dan pelayaran terutama mengenai pengawakan kapal baik di tingkat internasional maupun nasional, sebagaimana yang sudah disampaikan sebelumnya, *human error* masih menjadi penyebab paling banyak atas kecelakaan kapal di laut. Misalnya saja pada 26 September 2012, terjadi tubrukan antara KMP. Bahuga Jaya, berbendera Indonesia, yang bertolak dari Dermaga 2 Pelabuhan Penyeberangan Merak menuju Pelabuhan Bakauheni dengan MT. Norgas Cathinka, berbendera Singapura, yang bertolak dari Durban menuju Singapura. Dalam peristiwa tubrukan tersebut, KMP. Bahuga Jaya tenggelam beserta 78 (tujuh puluh delapan) unit muatannya, 6 (enam) orang korban meninggal dunia, 1 (satu) orang korban hilang, dan 207 (dua ratus tujuh) orang korban selamat, sedangkan untuk MT. Norgas Cathinka mengalami kerusakan pada bagian haluan kapal. Berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.2010/34/XII/MP.12, tubrukan disebabkan oleh MT. Norgas Cathinka sebagai kapal yang diwajibkan menyimpang terhadap KMP. Bahuga Jaya sesuai Aturan 16 dan Aturan 8 COLREG 1972, tidak melakukan upaya pencegahan terjadinya tubrukan secara dini dan tegas, sehingga kedua

kapal terjebak pada situasi kritis dan ragu-ragu yang mengakibatkan tubrukan, Tersangkut Mualim I MT. Norgas Cathinka juga telah lalai tidak mengikuti Aturan 16, juncto Aturan 8 huruf a, b, d, dan lalai tidak melaksanakan kewajiban-kewajiban sesuai kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*), serta tidak bertindak selaku pengamat yang baik sehingga mengakibatkan terjadinya tubrukan. Dimana kemudian menghukum Tersangkut Mualim I MT. Norgas Cathinka, bernama Su Jibing, memiliki *Chief Mate Certificate* yang dikeluarkan oleh *People's Republic of China*, dengan meyerahkan hukuman kepada negara penanda tangan sertifikat melalui kedutaan Besarnya di Jakarta.

Tubrukan kapal di atas merupakan salah satu contoh kecelakaan kapal yang disebabkan oleh tidak terlaksananya kewajiban awak kapal sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik. Berdasarkan kasus di atas Tersangkut Mualim I sudah memiliki *Chief Mate Certificate*, dimana untuk mendapatkan sertifikat tersebut awak kapal yang bersangkutan sudah mengikuti seluruh rangkaian pendidikan, pengujian serta sertifikasi kepelautan. Namun pada kenyataannya Tersangkut Mualim I dalam menghindari terjadinya tubrukan tidak melaksanakan pencegahan sesuai dengan aturan yang ada, Tersangkut Mualim I juga lalai tidak melaksanakan kewajiban-kewajiban sesuai kecakapan pelaut yang baik, yang kemudian menyebabkan adanya keragu-raguan sehingga terjadi tubrukan.

Sebagaimana telah tersedianya berbagai macam konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia dan sebagaimana pula

telah terdapat aturan nasional mengenai keselamatan dan pelayaran terkait pengawakan, pada kenyataannya masih banyak terjadi pelanggaran yang menyebabkan tingginya tingkat *human error* sebagai penyebab dari kecelakaan angkutan kapal di laut. Walaupun sudah tertera persyaratan yang harus dipenuhi oleh awak kapal agar dapat beralayar seperti harus memiliki sertifikat kepelautan, mengikuti rangkaian pendidikan, mengikuti rangkaian pengujian, *human error* masih menjadi penyebab utama kecelakaan kapal laut sebagaimana yang sudah disampaikan di atas. Pada umumnya untuk konvensi internasional yang sudah disebutkan belum dituangkan dalam peraturan perundang-undangan nasional, sehingga terdapat keraguan atau ketidak-pastian hukum terhadap daya laku konvensi-konvensi tersebut.¹⁵ Konvensi tersebut selama ini hanya diatur dalam peraturan berbentuk surat keputusan secara insidental, seperti surat keputusan Menteri, sehingga bagi penegakannya kurang mempunyai kekuatan hukum. Walaupun ketentuan-ketentuan tersebut dalam kenyataannya mungkin telah diterapkan namun tidak mempunyai dasar hukum yang jelas apa lagi disamping itu ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang lama secara formal masih tetap berlaku.

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang di atas, saya tertarik untuk mengkaji mengenai hal tersebut dengan judul penelitian **“ANALISIS YURIDIS PERSYARATAN PENGAWAKAN KAPAL DALAM KAITANNYA SEBAGAI PENYEBAB KECELAKAAN**

¹⁵Lihat Muhammad Husseyn Umar., *Op.Cit.*, hlm. 49.

DITINJAU DARI ASPEK HUKUM KEMARITIMAN INTERNASIONAL DAN NASIONAL”.

B. Rumusan Masalah

Permasalahan merupakan kesenjangan antara apa yang seharusnya dengan apa yang senyatanya, antara apa yang diperlukan dengan apa saja yang tersedia, antara harapan dan capaian.¹⁶ Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah-masalah yang akan diteliti sebagai berikut:

1. Bagaimanakah masalah yang ada dalam persyaratan pengawakan kapal sehingga dapat menjadi salah satu penyebab kecelakaan ditinjau dari aspek hukum kemaritiman internasional dan nasional?
2. Bagaimanakah persyaratan pengawakan kapal yang harus dipenuhi untuk mencegah kecelakaan ditinjau dari aspek hukum kemaritiman internasional dan nasional?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Tujuan penelitian secara umum adalah kalimat pernyataan konkret dan jelas tentang apa yang diuji, dikonfirmasi, dibandingkan,

¹⁶Bambang Sugono, 2003, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, hlm. 104.

dikolerasi, dalam penelitian.¹⁷ Adapun tujuan penelitian yang dilakukan setelah dikaitkan dengan rumusan masalah yaitu:

- 1) Untuk mengetahui bagaimanakah masalah yang ada dalam persyaratan pengawakan kapal sehingga dapat menjadi salah satu penyebab kecelakaan ditinjau dari aspek hukum kemaritiman internasional dan nasional.
- 2) Untuk mengetahui bagaimanakah persyaratan pengawakan kapal yang harus dipenuhi untuk mencegah kecelakaan ditinjau dari aspek hukum kemaritiman internasional dan nasional.

2. Tujuan Khusus

Selain tujuan umum seperti telah dijelaskan di atas, adapun tujuan khusus dari penelitian ini, yaitu sebagai persyaratan akademik. Penelitian ini ditujukan untuk melengkapi tugas dan memenuhi syarat-syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum dari Universitas Andalas Padang.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

Secara praktik, penelitian ini bermanfaat untuk semua pihak yang terkait dalam bidang kemaritiman, baik bagi pihak dari pelayar maupun pihak terkait lainnya yang berwenang untuk menyatakan bahwa telah dipenuhinya kelaiklautan suatu kapal agar dapat berlayar,

¹⁷*Ibid.*

sehingga tidak terjadi kecelakaan kapal, dalam hal ini yang dikarenakan oleh kelalaian manusia. Untuk kedua belah pihak, penelitian ini bermanfaat untuk menggambarkan secara nyata mengenai aturan hukum kemaritiman apabila terjadi suatu kecelakaan kapal akibat tidak terpenuhinya persyaratan pengawakan suatu kapal agar dapat berlayar ditinjau dari hukum kemaritiman internasional dan nasional.

Selain itu, penelitian ini juga bermanfaat bagi para praktisi hukum sehingga diharapkan mampu untuk ke depannya membenahi sistem hukum kemaritiman, khususnya mengenai persyaratan pengawakan kapal agar dapat berlayar dan dapat dihindarinya kecelakaan akibat tidak terpenuhinya persyaratan tersebut.

2. Manfaat Teoritis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat dan dijadikan sebagai referensi bagi semua pihak yang berkepentingan dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan secara umum dan khususnya pada pengembangan ilmu hukum dibidang Hukum Kemaritiman Internasional maupun Nasional.

E. Metode Penelitian

Istilah metode penelitian terdiri atas dua kata, yaitu kata metode dan kata penelitian. Kata metode berasal dari bahasa Yunani, yaitu *methodos* yang berarti cara atau menuju suatu jalan. Metode merupakan

kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan suatu cara kerja (sistematis) untuk memahami suatu subjek atau objek penelitian, sebagai upaya untuk menemukan jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan termasuk keabsahannya.¹⁸ Adapun pengertian penelitian adalah suatu proses pengumpulan dan analisis data yang dilakukan secara sistematis, untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu. Pengumpulan dan analisis data dilakukan secara ilmiah, baik bersifat kuantitatif maupun kualitatif, eksperimental maupun non-eksperimental, interaktif maupun non-interaktif.¹⁹

Sehingga dari pengertian di atas, dapat diketahui bahwa metode penelitian adalah suatu cara untuk memecahkan masalah ataupun cara mengembangkan ilmu pengetahuan dengan menggunakan metode penelitian.²⁰

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini adalah penelitian normatif. Dimana dalam penelitian hukum normatif dimaksudkan untuk menelaah ketentuan-ketentuan hukum positif, dan perangkat hukum positif yang diteliti secara normatif akan digunakan sebagai sumber bahan hukum.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji memberikan pendapat penelitian

¹⁸Rosady Ruslan, *Metode Penelitian Public Relations dan Komunikasi*, Jakarta: Rajawali Pers, 2003. hlm. 24.

¹⁹*Ibid.*

²⁰Jonaedi Efendi, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Depok: Pranamedia Grup, 2016. hlm. 2-3.

hukum normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan kepustakaan (data sekunder).²¹

2. Jenis dan Sumber Data

Sebagai penelitian normatif maka penelitian ini lebih menitikberatkan pada studi kepustakaan yang berdasarkan data sekunder yang dibedakan dalam 3 bagian, yakni:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang isinya bersifat mengikat, memiliki kekuatan hukum serta dikeluarkan atau dirumuskan oleh pemerintah dan pihak lainnya yang berwenang untuk itu. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yang diurut berdasarkan hierarki.²² Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: *International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea 1972 (COLREG)*, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended in 2010 (STCW Convention)*, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, dan Peraturan Menteri

²¹*Ibid.*, hlm. 129.

²²*Ibid.*, hlm. 172.

Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 Tentang Tata Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dina Jaga Pekaut.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan-bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer atau keterangan-keterangan mengenai peraturan perundang-undangan. Bahan hukum sekunder ini terdiri dari buku-buku teks (*textbook*) yang ditulis para ahli hukum yang berpengaruh (*de herseende leer*), jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian, dan lain-lain.²³

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang akan memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier dalam penelitian ini dapat berupa kamus hukum yang digunakan untuk membantu penulis dalam menerjemahkan berbagai istilah yang digunakan dalam penelitian ini, serta *browsing* internet yang membantu penulis untuk mendapatkan bahan untuk penulisan yang berhubungan dengan masalah penelitian, misalnya saja KBBI dan *Black's Law Dictionary*.²⁴

²³*Ibid.*, hlm. 173.

²⁴*Ibid.*

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mempelajari bahan-bahan hukum kepustakaan yang ada, terutama yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, serta mempelajari peraturan Perundang-undangan yang ada kaitannya dengan materi atau objek penelitian.

4. Analisis Data

Data yang diperoleh dari penelusuran kepustakaan, dianalisis dengan metode deskriptif yaitu menggambarkan secara menyeluruh tentang apa yang menjadi pokok permasalahan.

