

**SKRIPSI**

**KEDUDUKAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN  
KAPAL SEBAGAI ALAT BUKTI DALAM PROSES  
PERADILAN**

**Disusun dan diajukan oleh:**

**ANDI NIRWANA**

**B011171543**



**ILMU HUKUM / HUKUM TATA NEGARA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2022**

**HALAMAN JUDUL**

**KEDUDUKAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI  
ALAT BUKTI DALAM PROSES PERADILAN**

**OLEH**

**ANDI NIRWANA**

**B011171543**

**SKRIPSI**

Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana pada  
Departemen Hukum Tata Negara Program Studi Ilmu Hukum

**PEMINATAN HUKUM TATA NEGARA  
DEPARTEMEN HUKUM TATA NEGARA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2022**

**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI**

**KEDUDUKAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI  
ALAT BUKTI DALAM PROSES PERADILAN**

Disusun dan diajukan oleh:

**ANDI NIRWANA**

**B011171543**


Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Tata Negara  
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin  
pada hari Rabu, 16 Maret 2022  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

**Menyetujui,**

**Pembimbing Utama**


**Pembimbing Pendamping**

  
**Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H., M.H.**  
NIP. 19640910 198903 1 004

  
**Dian Utami Mas Bakar, S.H., M.H.**  
NIP. 19910204 201504 2 002

**Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum,**



  
**Dr. Maskun, S.H., LL.M.**  
NIP. 19761129 199903 1 005

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa :

N a m a : ANDI NIRWANA  
Nomor Induk Mahasiswa : B011171543  
Program Studi : Sarjana Ilmu Hukum  
Departemen : B011171543  
Peminatan : Hukum Tata Negara  
Judul : Kedudukan Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai  
Alat Bukti Dalam Proses Peradilan

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan pada ujian Skripsi.

Makassar, 10 Februari 2022

Pembimbing Utama



Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H., M.H.  
NIP. 19640910 198903 1 004

Pembimbing Pendamping



Dian Utami Mas Bakar, S.H., M.H.  
NIP. 19910204 201504 2 002



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,  
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN  
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan  
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

**PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI**

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: ANDI NIRWANA
N I M	: B011171543
Program Studi	: Ilmu Hukum
Departemen	: Hukum Tata Negara
Judul Skripsi	: Kedudukan Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai Alat Bukti Dalam Proses Peradilan

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Maret 2022

a.n. Dekan  
Wahid Djalil, Bidang Akademik, Riset  
dan Inovasi



Prof. Dr. Hamzah, Selim SH., M.H., M.A.P.  
N.P. 19731231199903 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Andi Nirwana

NIM : B011171543

Program Studi : Ilmu Hukum

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul **Kedudukan Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai Alat Bukti dalam Proses Peradilan** adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila dikemudian hari Skripsi karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, 10 Februari 2022

Yang Menyatakan

The image shows an official stamp and a handwritten signature. The stamp is rectangular and contains the text 'METERAI TEMPEL' and the identification number 'E85AJX851530661'. To the left of the stamp is a vertical strip with the text 'REPUBLIK INDONESIA'. The signature is written in black ink over the stamp.

Andi Nirwana

## ABSTRAK

**Andi Nirwana (B011171543) dengan Judul** “Kedudukan Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai Alat Bukti dalam Proses Peradilan”. Di bawah bimbingan Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H., M.H. sebagai Pembimbing I dan Dian Utami Mas Bakar, S.H., M.H. sebagai Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kedudukan hukum laporan investigasi kecelakaan kapal sebagai alat bukti dalam proses peradilan dan untuk mengetahui pembuktian yang digunakan dalam gugatan kecelakaan kapal di pengadilan.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan historis (*historical approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*).

Adapun hasil penelitian ini, yaitu: 1) Kedudukan laporan investigasi kecelakaan kapal dalam proses peradilan memenuhi kualifikasi sebagai alat bukti surat yaitu akta otentik. Namun, dalam tataran normatif sebagaimana dalam Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, laporan investigasi tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Walau demikian, terdapat yurisprudensi dimana laporan investigasi kecelakaan kapal digunakan sebagai alat bukti surat dalam suatu proses peradilan. Sebagaimana dalam ilmu hukum, yurisprudensi merupakan salah satu sumber hukum, sehingga kedepannya apabila terdapat permasalahan yang sama terkait penggunaan laporan investigasi kecelakaan dalam proses peradilan, putusan tersebut dapat menjadi bahan rujukan bagi hakim dalam memutus sengketa selanjutnya. 2) Alat bukti yang dapat digunakan dalam proses pembuktian terhadap tuntutan kecelakaan kapal di pengadilan, selain Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal (Laporan KNKT) yang pada dasarnya tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan, terdapat alat bukti lain yaitu Berita Acara Pendapat Syabandar dan Putusan Mahkamah Pelayaran yang juga bertujuan untuk mengungkap kebenaran berupa fakta-fakta yang menyebabkan terjadinya suatu peristiwa kecelakaan kapal.

Kata Kunci: Kedudukan Hukum, Laporan Investigasi Kecelakaan, Alat Bukti.

## **ABSTRACT**

*Andi Nirwana (B011171543) with the title "Position of Ship Accident Investigation Report as Evidence in Judicial Process". Under the guidance of Prof. Dr. Aminuddin Iimar, S.H., M.H. as Mentor I and Dian Utami Mas Bakar, S.H., M.H. as Mentor II.*

*This research aims to find out the legal position of ship accident investigation reports as a means of evidence in the judicial process and to find out the basis of proof used in ship accident lawsuits in court.*

*This research uses normative legal research methods with statute approach, conceptual approach, historical approach, and case approach.*

*As for the results of this study: 1) The position of the ship accident investigation report in the judicial process meets the qualifications as a means of proof of letter, namely authentic deed. However, in the normative level as in Article 48 of Government Regulation No. 62 of 2013 concerning Transportation Accident Investigation, investigative reports cannot be used as evidence in the judicial process. However, there is jurisprudence where the report of the investigation of the ship accident is used as a means of letter evidence in a judicial process. As in legal science, jurisprudence is one of the sources of law, so in the future if there are similar problems related to the use of accident investigation reports in the judicial process, the ruling can be a reference material for judges in deciding subsequent disputes. 2) Evidence that can be used in the process of proving the claim of a ship accident in court, in addition to the Ship Accident Investigation Report (KNKT Report) which basically cannot be used as a means of evidence in the judicial process, there are other evidence tools, namely the News of Syabandar Opinion Event and the Shipping Court Decision which also aims to uncover the truth in the form of facts that cause a ship accident.*

*Keywords: Legal Standing, Accident Investigation Report, Evidence Tool.*



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Kedudukan Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai Alat Bukti dalam Proses Peradilan”** yang merupakan tugas akhir penulis dalam perjalanan untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum.

Dengan segala ketulusan hati, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang terkasih yang senantiasa memberikan doa, dukungan, serta membantu penulis selama penyusunan skripsi ini. Terutama kepada orang tua penulis, Andi Makkulawu dan Andi Dewi Sartika dan saudara penulis Andi Alam Pekasa dan Andi Baharuddin serta keluarga besar Andi Muhammad Arif Allo yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan penuh cinta dan kasih sayang dengan harapan penulis dapat hidup dengan bermanfaat bagi orang lain.

Kepada Bapak Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H., M.H dan Ibu Dian Utami Mas Bakar, S.H., M.H. selaku pembimbing, penulis mengucapkan banyak terima kasih karena telah senantiasa meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran guna membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Serta kepada tim penilai, Ibu Prof Dr. Marwati Riza, S.H., M.Si. dan Bapak Zulfan Hakim, S.H., M.H. terima kasih atas segala bentuk saran dan kritikan yang sangat bermanfaat bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula, perkenankan penulis untuk berterima kasih kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A. selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajarannya;
2. Ibu Prof. Dr. Farida Patitingi, S.H., M.Hum. selaku dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin beserta Bapak Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H., MAP., Bapak Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H., dan Bapak Dr. Muh. Hasrul, S.H., M.H., MAP. selaku Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
3. Bapak Dr. Maskun, S.H., LL.M. selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
4. Bapak Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H., M.H. selaku Ketua Departemen Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;

5. Segenap Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah banyak memberi ilmu, pengalaman, dan nasihat-nasihat kepada penulis selama menimba ilmu di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
6. Seluruh Pegawai, Staff Akademik dan Staff Bagian Perpustakaan yang telah banyak memberikan bantuan;
7. Keluarga Besar Lembaga Debat Hukum dan Konstitusi Universitas Hasanuddin (LeDHAK Unhas) yang telah menjadi rumah bagi penulis untuk belajar tentang berbagai hal bersama Pembina Bapak Dr. Romi Librayanto, S.H., M.H. yang mengajarkan berbagai ilmu baik ilmu dalam bidang hukum maupun ilmu tentang mengatur kehidupan. LeDHAK, *Lawan Bicara Kawan Berpikir !*
8. Keluarga Besar UKM Sepak Bola Hukum Unhas yang telah memberikan saya kepercayaan untuk melanjutkan estafet kepemimpinan selama satu periode kepengurusan beserta seluruh pengurus periode 2019-2020. Terima kasih juga kepada Pembina Bapak Dr. Ilham Arisaputra, S.H., M.Kn yang selalu membimbing penulis dalam menjalankan amanah. *Viva The Yellow Submarine !*
9. Keluarga Besar Ikatan Mahasiswa Pelajar Soppeng Koperti Universitas Hasanuddin (IMPS UNHAS) yang selalu menjadi rumah yang ramah bagi penulis. *Belajar, Berjuang, Bertaqwa !*
10. Pengurus Mahkamah Keluarga Mahasiswa (MKM) Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Periode 2020-2021.
11. Delegasi *Constitutional Moot Court Competition* (CMCC) Mahkamah Konstitusi Tahun 2019, *Team Sultan Paripurna and Partners*, Veronika Winda, Desi Fitriyani, Wiranti, Christin R, Baramirdin, Adri Amar, dan Kak Ghina serta seluruh kanda-kanda senior yang telah membantu penulis dalam kompetisi ini. Terima kasih atas kebersamaan, pengalaman, dan kenangan yang tidak akan usai dalam ingatan.
12. Peserta KKN Gelombang 105 Wilayah Kabupaten Soppeng, Mute, Yulia, A. Olle, Yuyu, Tacca, Firza, Elysmah, Aan, Icu, A. Didin, Aldi, Razak, A. Farid, Fathur, Anggie, Buraeda, Erwin, Fahrul, Muis, dan A. Sastrala. Terimakasih atas pengalaman pengabdian yang diberikan kepada penulis.
13. Sahabat-sahabat seperjuangan penulis selama berkuliah, Finka, Nisa, Rizka, Vero, Salsa, Adli, Rafika, Indira, Sulaiman, Yusran, Mustakin, Christin, Trisna, Erval, Donjon, Irwan, Reski, Ayumi, Megumi, Adhelia, dan

seluruh angkatan Pledoi 2017 yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Terimakasih atas dukungan, semangat, dan kebersamaan dalam menjalani lika-liku perkuliahan. *Bersatu dalam Perbedaan !*

14. Serta semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu dalam skripsi ini yang telah memberikan bantuan moril maupun materil dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dengan kerendahan hati, penulis menyadari karya tulis ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis memohon saran serta kritik yang membangun demi penyempurnaan karya tulis ini, serta penulis berharap karya tulis ini dapat memberi manfaat bagi pembacanya.

Makassar, 21 November 2021

Penulis

Andi Nirwana

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI .....	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING .....	iv
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	v
PERNYATAAN KEASLIAN.....	vi
ABSTRAK.....	vii
KATA PENGANTAR .....	ix
DAFTAR ISI .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	7
E. Keaslian Penelitian .....	7
F. Metode Penelitian .....	9
1. Jenis Penelitian.....	9
2. Sumber Bahan Hukum.....	9
3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum.....	10
4. Analisis Bahan Hukum.....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS TERHADAP KEDUDUKAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI ALAT BUKTI DALAM PROSES PERADILAN .....</b>	<b>11</b>
A. Tinjauan Terhadap Kedudukan Hukum.....	11

B.	Tinjauan Terhadap Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal.....	11
1.	Kapal .....	11
2.	Kecelakaan Kapal.....	13
3.	Investigasi Kecelakaan Kapal .....	15
4.	Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal .....	17
C.	Tinjauan Terhadap Alat Bukti.....	20
1.	Pengertian Alat Bukti .....	20
2.	Jenis-jenis Alat Bukti.....	21
D.	Analisis Kedudukan Hukum Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai Alat Bukti dalam Proses Peradilan .....	32
<b>BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS TENTANG PEMBUKTIAN YANG DIGUNAKAN TERHADAP TUNTUTAN KECELAKAAN KAPAL DALAM PROSES PERADILAN .....</b>		<b>53</b>
A.	Tinjauan Terhadap Peradilan .....	53
1.	Pengertian Peradilan .....	53
2.	Ruang Lingkup Peradilan Umum .....	55
B.	Tinjauan Terhadap Pembuktian .....	56
1.	Pengertian Pembuktian.....	56
2.	Dasar Hukum Pembuktian .....	59
3.	Teori-teori Pembuktian.....	61
4.	Kekuatan Pembuktian.....	70
C.	Analisis Tentang Pembuktian Yang Digunakan Terhadap Tuntutan Kecelakaan Kapal Dalam Proses Peradilan .....	72
<b>PENUTUP .....</b>		<b>88</b>

A. Kesimpulan .....	88
B. Saran .....	89
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>91</b>

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia yang jumlah pulau mencapai 16.056 pulau dengan posisi geografis yang strategis. Jumlah tersebut ditentukan pada *United Nations Group of Experts on Geographical Names (UNGEGN)* dan *United Nations Conferences on the Standardization of Geographical Names (UNCSGN)* di New York, Amerika Serikat. Adapun luas laut Indonesia mencapai sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup> dan 2,7 juta km<sup>2</sup> diantaranya termasuk dalam Zona Ekonomi Eksklusif.<sup>1</sup> Sehingga, jika melihat kondisi geografis Indonesia, laut berperan penting terhadap seluruh aspek baik itu ekonomi, perdagangan, pertahanan keamanan, hingga transportasi.

Dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) terdapat tiga moda angkutan utama, diantaranya angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.<sup>2</sup> Sistem transportasi laut dapat dibagi menjadi tiga komponen dasar, yaitu angkutan laut, keselamatan pelayaran, dan pelabuhan yang berfungsi untuk memindahkan orang ataupun barang dari satu tempat ke tempat yang lain.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/RJ1-20190425-125010-5297>. Diakses pada tanggal 6 Juni 2021 pukul 17:58 Wita.

<sup>2</sup> Iskandar Abubakar (dkk.), 2013, *Suatu Pengantar Pelayaran Perairan Daratan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 1.

<sup>3</sup> Agus Salim Ridwan dan Sri Hartini, "Analisis Transportasi Laut Indonesia", *Jurnal PWK*, Journal of Regional and City Planning Institut Teknologi Bandung, Vol. 8, Nomor 3 Juli 1997, hlm. 50.

Angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi di perairan harus dikelola dalam suatu tatanan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, kapasitas mencukupi, aksesibilitas tinggi, terpadu, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan efisien.<sup>4</sup> Sehingga dibutuhkan peran pemerintah dalam mengatur hal tersebut, karena peran angkutan laut menguasai hajat hidup orang banyak, maka dari itu keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Transportasi laut sangat erat hubungannya dengan kapal yang merupakan alat pengangkutnya. Kapal dalam penggunaannya harus dikelola pemeriksaannya dengan teliti agar keselamatannya selama berlayar dapat terjaga.<sup>5</sup> Keselamatan pelayaran harus memenuhi 2 (dua) kriteria layak, yaitu layak layar dan layak laut. Selain itu, keselamatan pelayaran juga memiliki 2 (dua) lingkup tanggung jawab, tanggung jawab di darat dengan penanggung jawab yaitu Syahbandar dan tanggung jawab di atas kapal dengan penanggung jawab yaitu nahkoda.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2017, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, PT. RajaGrafindo Persada, Depok, hlm. 2.

<sup>5</sup> Andrea Nathaly Sitompul, 2010, "*Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkut Terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor 973/051/XII/MP-08)*", *Skripsi*, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, hlm. 1.

<sup>6</sup> Harnoli Rahman (dkk.), "Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok" *Albacore*, Vol. 1, Nomor 3 Oktober 2017, hlm. 277-278.



Ketentuan mengenai transportasi laut diantaranya berkaitan dengan kegiatan kenavigasian dan perkapalan, lalu lintas di laut, pengangkutan, keselamatan pelayaran dan penegakan hukumnya telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Walaupun pemerintah telah memprogramkan sistem transportasi yang aman sampai dengan regulasi peraturan, tidak dipungkiri nyatanya kerap terjadi kecelakaan transportasi. Beberapa peristiwa kecelakaan kapal diantaranya tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba, KMP Lestari Maju kandas di pantai Pabadilang, Selayar, terbakarnya KM Fungka Permata V di perairan Banggai Laut Sulawesi Tengah dan berbagai peristiwa kecelakaan lainnya.<sup>7</sup>

Banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi, pada umumnya menunjukkan bahwa konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional tidak ditaati. Walaupun jumlah kecelakaan kapal yang terjadi cukup tinggi, penanganan peristiwa kecelakaan kapal masih bersifat administratif dan dokumentatif yang tidak menyelesaikan permasalahan dari keselamatan pelayaran.<sup>8</sup> Salah satunya kecelakaan di laut kerap berulang diakibatkan oleh kesalahan manusia (*human error*).<sup>9</sup> Kecelakaan dibidang pelayaran telah banyak menelan korban jiwa, harta benda, dan

---

<sup>7</sup> <https://setkab.go.id/keselamatan-transportasi/> Diakses pada tanggal 22 Mei 2021 pukul 23:56 Wita.

<sup>8</sup> Etty R.Agoes (dkk.), 2005, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta, hlm. 4.

<sup>9</sup> Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum dalam Kecelakaan Kapal", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Vol. 14, Nomor 1 Maret 2017, hlm. 56.

pencemaran lingkungan laut. Berdasarkan hasil analisa statistik menunjukkan sekitar 80% dari kecelakaan pelayaran disebabkan oleh faktor kesalahan manusia. Adapun kesalahan yang sering terjadi yaitu dari operasional kapal dimana kapal-kapal sudah laik laut lagi akibat tidak melakukan perbaikan tahunannya dan sering ditunda. Selain itu, perawatan navigasi kapal pun tidak dirawat dengan baik, bahkan sudah tidak bisa dipakai lagi tapi masih saja bekum diganti dengan yang baru.<sup>10</sup> Padahal, keselamatan transportasi pada umumnya merupakan hak setiap warga Negara.

Dibalik kecelakaan kapal yang kerap kali terjadi, nyatanya kerap pula menimbulkan adanya korban dan/atau pihak-pihak yang dirugikan sebagai akibat dari kecelakaan tersebut. Untuk memperoleh pertanggungjawaban atas kerugian yang ditimbulkan, korban dan/atau pihak yang dirugikan dapat mengajukan tuntutan ke pengadilan. Dalam hal menuntut pihak yang dirugikan tentunya akan membutuhkan alat bukti yang kuat. Karena pada dasarnya putusan hakim akan berpatokan pada pembuktian para pihak.<sup>11</sup> Dari segi perdata, pihak yang kalah akan dikenakan hukuman atau sanksi, sedangkan dari segi pidana pihak yang terbukti bersalah akan dijatuhi sanksi pidana.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Diap Rianto Efendi dan Metia Lefi Kurnia, "Peranan Syahbandar dalam Menunjang Keselamatan Pelayaran di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur, Jurnal Ilmiah Hukum Normative, Fakultas Hukum Universitas Tamansiswa Padang, Vol. 7, Nomor 2 November 2019, hlm. 26.

<sup>11</sup> Achmad Ali dan Wiwie Heryani, 2012, *Asas-Asas Hukum Pembuktian Perdata*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 57.

<sup>12</sup> *Ibid.*,

Perihal pembuktian tidak terlepas dengan penyajian fakta-fakta dari suatu peristiwa hukum. Dikaitkan dengan kecelakaan kapal bahwa fakta-fakta penyebab terjadinya suatu kecelakaan kapal akan dimuat dalam laporan investigasi kecelakaan kapal tersebut. Tetapi merujuk pada Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2012 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi bahwa:

“Semua dokumen yang berkaitan dengan seluruh proses Investigasi Kecelakaan Transportasi sampai dengan laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2) tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan.”

Sehingga jika melihat ketentuan pasal diatas, penyajian kebenaran melalui fakta-fakta akan terbatas dikarenakan adanya limitasi terhadap penggunaan laporan investigasi kecelakaan kapal. Artinya hal tersebut akan membatasi pemerolehan keadilan. Pasalnya dengan laporan investigasi ini berindikasi untuk mengungkap adanya kesalahan dan/atau kelalaian yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, sehingga laporan investigasi kecelakaan sangat diperlukan sebagai alat bukti yang menerangkan kebenaran penyebab terjadinya suatu kecelakaan untuk menentukan pihak yang harus bertanggung jawab. Walau demikian, secara normatif telah ditegaskan bahwa laporan investigasi kecelakaan tidak dapat digunakan dalam proses pembuktian di pengadilan.

Disisi lain, faktanya laporan investigasi pernah menjadi salah satu alat bukti (bukti P-7) dalam pertimbangan hakim pada putusan Pengadilan Negeri Nomor 654/Pdt.G/2018/PN.JKt.Pst. Kemudian berdasarkan bukti

laporan investigasi kecelakaan kapal tersebut dapat diketahui penyebab terjadinya kecelakaan untuk menentukan pihak yang seharusnya bertanggung jawab dan selanjutnya hakim pun memutuskan pihak tergugat harus menerima sanksi atas kesalahannya.

Maka dari itu, bagaimanakah kedudukan laporan investigasi kecelakaan kapal dalam proses pembuktian di pengadilan. Kemudian bagaimanakah dasar pembuktian yang dapat digunakan dalam tuntutan kecelakaan kapal dalam proses peradilan. Sehingga, penulis memfokuskan penelitian ini dengan judul

**“KEDUDUKAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN KAPAL  
SEBAGAI ALAT BUKTI DALAM PROSES PERADILAN”**

**B. Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana kedudukan laporan investigasi kecelakaan kapal sebagai alat bukti dalam proses peradilan?
2. Bagaimana pembuktian yang digunakan dalam tuntutan kecelakaan kapal dalam proses peradilan?

**C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kedudukan laporan investigasi kecelakaan kapal sebagai alat bukti dalam proses peradilan.

2. Untuk mengetahui pembuktian yang digunakan dalam tuntutan kecelakaan kapal di pengadilan.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian ini sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan kajian hukum khususnya terkait kedudukan laporan investigasi kecelakaan sebagai alat bukti dalam proses peradilan di Indonesia.

##### **2. Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi praktik hukum di Indonesia terutama dalam proses pembuktian pada proses peradilan di Indonesia.

#### **E. Keaslian Penelitian**

Berdasarkan penelusuran pustaka, penulis menemukan penelitian terkait penggunaan hasil investigasi kecelakaan transportasi sebagai alat bukti dalam proses peradilan, sebagai berikut:

1. Ida Bagus Adhi Surya W.M., Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, 2017 dengan judul Hasil Investigasi Kecelakaan Pesawat Terbang sebagai Alat Bukti.
2. Rizkillah Suryo Wibowo, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2008 dengan judul Penegakan Hukum Atas

Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan Ketentuan Hukum Nasional (Studi Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 PK-GZC di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta).

Adapun perbedaan penelitian penulis adalah berdasarkan objek penelitian penulis yang berfokus kedudukan laporan investigasi kecelakaan sebagai alat bukti dalam proses peradilan yang apabila ditinjau dari perspektif alat bukti yang sah menurut peraturan perundang-undangan dan bagaimana pembuktian yang dapat digunakan dalam tuntutan kecelakaan kapal. Sedangkan penelitian pertama sebelumnya berfokus proses penegakan hukum penerbangan di Indonesia dan alasan hasil investigasi atas suatu kecelakaan pesawat terbang tidak boleh dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan berdasarkan Pasal 359 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Adapun penelitian kedua sebelumnya berfokus pada penegakan hukum penerbangan dan hambatannya. Didalam skripsinya dibahas pula terkait penggunaan laporan investigasi kecelakaan pesawat yang ditinjau dari segi hukum internasional dan nasional.

Dengan demikian bahwa penelitian yang penulis terdahulu berbeda dengan penelitian penulis yang sekarang. Maka dari itu penelitian penulis dapat dipertanggungjawabkan keasliannya sesuai dengan asas-asas keilmuan yaitu jujur, objektif, rasionalitas, dan terbuka. Sehingga apabila

dikemudian hari ditemukan penelitian yang sama, maka diharapkan penelitian ini dapat melengkapi penelitian sebelumnya.

## **F. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasari atas konstruksi dan analisis yang dilakukan secara sistematis, metodologis dan konsisten. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran sebagai salah satu perwujudan keinginan manusia untuk mengetahui kejadian yang akan dihadapi kepadanya.<sup>13</sup> Penelitian hukum bertujuan untuk memecahkan isu hukum.<sup>14</sup>

### **1. Jenis Penelitian**

Adapun jenis penelitian hukum ini adalah penelitian hukum bersifat normatif. Penelitian ini menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan historis (*historical approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*).<sup>15</sup>

### **2. Sumber Bahan Hukum**

Adapun sumber bahan hukum yang digunakan penulis, sebagai berikut:

---

<sup>13</sup> Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hlm. 3.

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenamedia Group, Jakarta Timur, hlm. 130.

<sup>15</sup> *Ibid*, hal. 133

- a. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah peraturan perundang-undangan.<sup>16</sup>
- b. Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari buku, jurnal, dan karya ilmiah lainnya.<sup>17</sup>

### **3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**

Pengumpulan bahan hukum dengan melakukan daftar pencatatan peraturan perundang-undangan dan melakukan penelusuran kepustakaan baik dari berbagai buku, jurnal, berita, yurisprudensi dan karya ilmiah lainnya yang terkait dengan penelitian ini.

### **4. Analisis Bahan Hukum**

Berdasarkan bahan hukum yang penulis gunakan, sehingga hasil analisis bahan hukum akan disajikan dalam penguraian penggambaran masalah yang kemudian akan menjawab rumusan masalah dari penulis.

---

<sup>16</sup> *Ibid*, hal. 181

<sup>17</sup> *Ibid*,



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS TERHADAP KEDUDUKAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN KAPAL SEBAGAI ALAT BUKTI DALAM PROSES PERADILAN

#### A. Tinjauan Terhadap Kedudukan Hukum

Kedudukan hukum atau dalam bahasa latin disebut *locus standi* adalah “kondisi ketika suatu pihak dianggap memenuhi syarat untuk mengajukan permohonan penyelesaian sengketa di suatu pengadilan.”<sup>18</sup> Adapun kedudukan hukum dapat ditunjukkan dengan cara berikut:<sup>19</sup>

1. Suatu pihak secara langsung dirugikan oleh undang-undang atau perbuatan yang menjadi permasalahan, dan kerugian ini akan terus berlanjut kecuali jika pengadilan turun tangan dengan memerintahkan pemberian kompensasi, menetapkan bahwa hukum yang dipermasalahkan tidak berlaku untuk pihak tersebut, atau menyatakan bahwa undang-undang tersebut batal demi hukum;
2. Pihak penuntut tidak dirugikan secara langsung, tetapi mereka memiliki hubungan yang masuk akal dengan kondisi yang menyebabkan kerugian tersebut, dan jika dibiarkan kerugian dapat menimpa orang lain yang tidak dapat meminta bantuan dari pengadilan.
3. Suatu pihak diberi kedudukan hukum oleh suatu undang-undang.

#### B. Tinjauan Terhadap Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal

##### 1. Kapal

Dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) terdapat tiga moda angkutan utama, diantaranya angkutan darat, angkutan laut, dan

---

<sup>18</sup> R. Soeroso, 1993, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT Sinar Grafika, Jakarta, Hlm 106

<sup>19</sup> *Ibid.*

angkutan udara.<sup>20</sup> Terkait pengaturan dan tata kelola pengangkutan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.<sup>21</sup>

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, kapal merupakan angkutan di perairan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang.<sup>22</sup> Adapun perairan yang dimaksud hanya terbatas perairan Indonesia yakni laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.<sup>23</sup>

Adapun menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) bahwa:

Pasal 309:

“Kapal adalah semua alat berlayar, bagaimanapun namanya dan apapun sifatnya. Kecuali bila ditentukan lain, ayau diadakan perjanjian lain, dianggap bahwa kapal itu meliputi perlengkapan kapalnya. Dengan perlengkapan kapal diartikan segala barang yang tidak merupakan bagian kapal itu, tetapi diperuntukkan tetap digunakan dengan kapal itu.”<sup>24</sup>

Pasal 310:

“Kapal laut adalah semua kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di laut atau diperuntukkan bagi itu.”<sup>25</sup>

Selanjutnya menurut *Convention on Condition For Registration Of Ships 1986* bahwa<sup>26</sup>

---

<sup>20</sup> Iskandar Abubakar (dkk.), *Op. Cit*, hlm. 1.

<sup>21</sup> Hari Utomo, *Op. Cit*, hlm. 8.

<sup>22</sup> *Vide* Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

<sup>23</sup> *Vide* Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

<sup>24</sup> *Vide* Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

<sup>25</sup> Pasal 310 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

<sup>26</sup> Hari Utomo, *Op. Cit*, hlm. 57.

*“Ship means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons”*

Artinya “kapal adalah kapal laut dengan tenaga penggerak yang digunakan untuk perdagangan guna mengangkut barang, penumpang yang memiliki berat lebih dari 500 ton”.

Dari berbagai pengertian kapal diatas, penulis berkesimpulan bahwa kapal merupakan alat pengangkutan. Muchtarudin Siregar pun mengklasifikasikan kapal dengan membagi jenis kapal diantaranya kapal penumpang (*passanger vessel*), kapal barang (*general cargo vessel*), yang konvensional, kapal peti kemas (*container vessel*), yang dapat berupa *semi container* dan *full container*, kapal pengangkut kayu (*log carrier*), dan kapal tangki pengangkut minyak (*tankers*).<sup>27</sup>

## **2. Kecelakaan Kapal**

Kapal sebagai transportasi laut yang digunakan sebagai alat diperairan untuk melakukan kegiatan memindahkan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat sampai tujuan. Namun dalam proses pengangkutan tidak dipungkiri kerap terjadi kesalahan teknis dan/atau kelalaian yang dapat menyebabkan kecelakaan. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal bahwa :

---

<sup>27</sup> Sentosa Sembiring, 2019, *Hukum Pengangkutan Laut*, Nuansa Aulia, Bandung, hlm. 35.

“Kecelakaan kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim”.

Berdasarkan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi bahwa kecelakaan kapal terdiri atas kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan/atau kapal kandas. Kecelakaan kapal merupakan suatu peristiwa atau kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.

Berikut beberapa peristiwa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal diantaranya:<sup>28</sup>

- 1) Kerusakan yang terjadi pada mesin kapal (*engine breakdown*);
- 2) Tabrakan dengan kapal lain (*collision*);
- 3) Kandas di batukarang (*stranding*);
- 4) Tenggelam karena cuaca buruk (*shipwrecked*); atau
- 5) Terbakar karena ledakan atau karena keteledoran (*on fire*).

Berdasarkan hal diatas, maka penulis berpendapat bahwa terjadinya suatu peristiwa kecelakaan kapal karena adanya faktor alam, faktor teknis, dan faktor kesalahan manusia. Sehingga untuk memastikan

---

<sup>28</sup> Iskandar Abubakar (dkk.), *Op. Cit.* hlm. 165.

hal tersebut perlulah dilakukan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi.

### **3. Investigasi Kecelakaan Kapal**

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi mendefinisikan “investigasi kecelakaan transportasi adalah kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama”.<sup>29</sup>

Investigasi kecelakaan transportasi hanya dilakukan terhadap kecelakaan kereta api, kecelakaan kapal, kecelakaan pesawat udara, dan kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum.<sup>30</sup> Investigasi merupakan hal wajib untuk dilakukan apabila terjadi kecelakaan transportasi salah satunya pada kecelakaan kapal. Sebagaimana dalam ketentuan Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi bahwasanya:

- 1) “Kecelakaan Kapal yang wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 meliputi:
  - a. kecelakaan Kapal dengan bobot lebih dari GT 100 (seratus *Gross Tonnage*) untuk Kapal penumpang, Kapal penyeberangan, dan Kapal ikan; atau

---

<sup>29</sup> *Vide* Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>30</sup> Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

- b. kecelakaan Kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) untuk Kapal barang dan Kapal tangki.
- 2) Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu kecelakaan yang mengakibatkan:
- a. korban jiwa;
  - b. kerusakan atau tidak dapat beroperasinya Kapal dan/atau fasilitas di perairan; dan/atau
  - c. pencemaran laut.”

Adapun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah memberikan kewenangan kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi lembaga (KNKT) untuk melakukan investigasi kecelakaan yang terjadi pada kapal dengan maksud untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.<sup>31</sup>

Apabila terjadi kecelakaan kapal Nakhoda, pemilik kapal, atau Kementerian Perhubungan wajib memberitahukan kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).<sup>32</sup> Pemberitahuan tersebut dapat disampaikan secara lisan maupun tertulis<sup>33</sup> yang memuat lokasi kejadian, waktu kejadian, akibat kecelakaan, jumlah korban jiwa dan/atau luka-luka, dan sarana serta prasarana transportasi yang mengalami kecelakaan.<sup>34</sup> Untuk pelaksanaan investigasi kecelakaan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Pelaksanaan tersebut dilakukan oleh tim

---

<sup>31</sup> *Vide* Pasal 256 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>32</sup> *Vide* Pasal 21 Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>33</sup> *Vide* Pasal 24 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>34</sup> *Vide* Pasal 24 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

investigasi yang ditetapkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi.<sup>35</sup> Adapun hasil kerja tim investigasi ini dibuat dalam bentuk laporan investigasi kecelakaan transportasi.<sup>36</sup>

#### **4. Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal**

Menurut istilah KBBI, laporan adalah segala sesuatu yang dilaporkan atau berita. Adapun dalam bukunya Siti Kholifah dan Heni Subagiharti, laporan adalah bentuk penyajian fakta mengenai suatu keadaan atau suatu kegiatan berkaitan dengan tanggung jawab yang ditugaskan kepada pelapor. Fakta yang disajikan berupa bahan atau keterangan untuk informasi yang dibutuhkan berdasarkan keadaan objektif yang dialami sendiri oleh pelapor (dilihat, didengar, atau dirasakan sendiri) ketika pelapor telah melakukan suatu kegiatan atau pekerjaan.<sup>37</sup>

Berdasarkan Pasal 39 ayat (2) dan Pasal 40 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi bahwasanya laporan hasil investigasi kecelakaan kapal terdiri atas:

---

<sup>35</sup> *Vide* Pasal 26 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>36</sup> *Vide* Pasal 39 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>37</sup> Siti Kholifah dan Heni Subagiharti, 2018, *Teknik Penulisan Karya Ilmiah*, Swalofa Publishing, Lampung, hlm. 18.

a) Laporan awal (*preliminary report*)

Laporan awal ini disampaikan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi paling lama satu bulan setelah kecelakaan terjadi.<sup>38</sup>

Laporan awal investigasi kecelakaan terdiri atas:<sup>39</sup>

- 1) Riwayat operasi prasarana dan/atau sarana transportasi;
- 2) Data korban;
- 3) Data kerusakan prasarana dan sarana transportasi;
- 4) Data kerusakan lain di luar prasarana dan sarana transportasi;
- 5) Data personil yang terkait dengan kecelakaan;
- 6) Data rekaman operasi;
- 7) Komponen yang dapat dijadikan bukti dalam investigasi;
- 8) Data medis;
- 9) Data cuaca dan kondisi alam;
- 10) Hasil wawancara atau tanya jawab dengan petugas yang terkait;  
dan
- 11) Data penunjang lain yang terkait dengan kecelakaan transportasi.

b) Laporan akhir (*final report*)

Laporan akhir investigasi kecelakaan terdiri atas:<sup>40</sup>

- 1) Informasi fakta;

---

<sup>38</sup>Vide Pasal 42 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>39</sup>Vide Pasal 41 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>40</sup>Vide Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.



- 2) Analisis fakta penyebab kecelakaan;
- 3) Kesimpulan penyebab yang paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi;
- 4) Saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan; dan/atau
- 5) Lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya.

Sehubungan dengan laporan investigasi kecelakaan transportasi yang dibuat oleh salah satu lembaga pemerintahan yakni KNKT namun laporan investigasi bukanlah merupakan Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN). Adapun unsur-unsur KTUN sebagaimana dalam Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara adalah sebagai berikut:

1. Penetapan tertulis;
2. Dikeluarkan oleh badan atau pejabat TUN;
3. Berisi tindakan hukum TUN;
4. Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
5. Bersifat konkret, individual, dan final;
6. Menimbulkan akibat hukum bagi seseorang atau badan hukum perdata.

Laporan investigasi dikeluarkan oleh pejabat TUN dalam hal ini KNKT sebagai salah satu Komite yang bertanggung jawab kepada pemerintah. Laporan investigasi kecelakaan walaupun tertulis namun didalamnya tidak terdapat klausula “penetapan” seperti yang ada pada keputusan tata usaha negara lainnya. Yang ada hanyalah mengenai kronologi dan fakta penyebab terjadinya suatu kecelakaan serta rekomendasi perbaikan agar tidak terjadi kecelakaan dengan penyebab

yang sama. Sehingga laporan investigasi kecelakaan tidak termasuk Keputusan Tata Usaha Negara.

### **C. Tinjauan Terhadap Alat Bukti**

#### **1. Pengertian Alat Bukti**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, alat bukti adalah hal atau benda yang digunakan sebagai bukti dalam suatu perkara. Menurut Dudeja, bukti adalah informasi yang dapat digunakan untuk membuktikan atau menyangkal suatu fakta yang lengkap.<sup>41</sup> Jadi alat bukti merupakan hal atau benda yang dapat digunakan untuk membuktikan ataupun menyangkal suatu fakta dalam suatu perkara. Menurut Soedikno Mertokusumo bahwa sesuatu itu merupakan alat bukti tidak tergantung apakah sesuatu itu terjadi atau diajukan dalam persidangan, melainkan ditentukan oleh sifatnya dan tidak ditetapkan oleh kenyataan apakah sesuatu itu diajukan atau tidak di persidangan.<sup>42</sup>

Dalam hukum acara perdata maupun pidana alat bukti yang dapat digunakan dalam proses pembuktian atas suatu perkara di muka persidangan adalah alat bukti yang sah menurut ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Ali Imron dan Muhammad Iqbal, 2019, *Hukum Pembuktian*, UNPAM PRESS, Tangerang Selatan.

<sup>42</sup> Achmad Ali dan Wiwie Heryani, *Op. Cit*, hlm. 73.

<sup>43</sup> Rahman Amin, *Op. Cit*, hlm. 23.

## 2. Jenis-jenis Alat Bukti

Jenis-jenis alat bukti yang sah diatur secara limitatif dalam peraturan perundang-undangan baik itu alat bukti dalam proses peradilan perdata maupun proses peradilan pidana.

### a. Jenis alat bukti dalam Hukum Perdata

Dalam pembuktian perkara perdata, alat bukti yang sah diatur dalam Pasal 284 RBg, Pasal 164 HIR, dan Pasal 1866 KUH Perdata adalah sebagai berikut:

#### 1) Alat bukti tertulis atau surat (*geschrift, writings*)

Pada Pasal 1866 KUH Perdata, alat bukti tulisan berada pada urutan pertama. Dalam acara perdata bukti tulisan merupakan alat bukti penting dan paling utama dibanding dengan yang lain.<sup>44</sup>

Terdapat tiga unsur yang harus dipenuhi untuk dikatakan sebagai alat bukti tertulis atau surat diantaranya:<sup>45</sup>

- (1) Harus memuat tanda-tanda bacaan;
- (2) Bermaksud untuk mencurahkan isi hati atau untuk menyampaikan buah pikiran seseorang;
- (3) Sengaja dibuat untuk digunakan sebagai pembuktian.

Alat bukti tertulis atau surat digolongkan kedalam tiga jenis diantaranya:<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> M. Yahya Harahap, 2017, *Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 633.

<sup>45</sup> Achmad Ali dan Wiwie Heryani, *Op. Cit*, hlm. 90.

- (1) Akta otentik;
- (2) Akta di bawah tangan;
- (3) Surat-surat lain yang bukan akta.

## 2) Kesaksian

Kesaksian adalah alat bukti yang diberitahukan secara lisan dan pribadi oleh saksi, untuk memberikan kepastian kepada hakim dimuka persidangan tentang peristiwa yang dipersengketakan. Saksi ini bukan merupakan pihak dalam perkara tersebut. Adapun keterangan yang disampaikan oleh saksi tersebut harus mengenai apa yang dilihat, didengar dan dialami sendiri oleh saksi. Asas dari kesaksian adalah "*unus testis nullus testis*", berarti satu saksi bukan saksi. Artinya jika hanya ada satu kesaksian, maka tidak boleh diterima sebagai alat bukti. Sekurangnya harus ada dua kesaksian.<sup>47</sup>

## 3) Persangkaan-persangkaan

Persangkaan-persangkaan merupakan alat bukti yang tidak langsung, karena dengan persangkaan-persangkaan kita menarik kesimpulan dari peristiwa yang telah terbukti ke arah peristiwa yang belum terbukti. Menurut Ch. J. Enschede persangkaan-persangkaan ini merupakan pembuktian yang

---

<sup>46</sup> *Ibid*, hlm. 51.

<sup>47</sup> *Ibid*, hlm. 92.

sifatnya sementara. Dalam hukum positif Indonesia dibedakan dua jenis persangkaan diantaranya:<sup>48</sup>

(1) Persangkaan-persangkaan menurut hakim

Persangkaan-persangkaan yang dilakukan oleh hakim berdasarkan kenyataan. Jadi hakimlah yang membuat persangkaan ini.

(2) Persangkaan-persangkaan menurut undang-undang

Persangkaan-persangkaan yang ditentukan oleh undang-undang sendiri, terdiri atas dua jenis yakni yang masih memungkinkan pembuktian lawan (*presumptions juris tantum*) dan yang tidak memungkinkan pembuktian lawan (*presumptions juris et de jure*).

4) Pengakuan

Pengakuan sebagai alat bukti terdiri atas:<sup>49</sup>

(1) Pengakuan murni (*aveu pur et simple*)

Pengakuan murni merupakan pengakuan tergugat mengenai seluruh isi gugatan penggugat.

(2) Pengakuan dengan kualifikasi (*aveu qualife*)

Pengakuan dengan kualifikasi yakni pengakuan tergugat tetapi disertai dengan sangkalan terhadap sebagian gugatan.

---

<sup>48</sup> *Ibid*, hlm. 93.

<sup>49</sup> *Ibid*, hlm. 95.

### (3) Pengakuan dengan klausula (*aveu complexe*)

Pengakuan dengan klausula yakni pengakuan tergugat yang disertai dengan klausul yang bersifat membebaskan.

Berdasarkan asas pengakuan "*Onsplitsbare Aveu*" artinya pengakuan yang tidak boleh dipisah-pisahkan. Dalam hal ini pengakuan dengan kualifikasi maupun pengakuan dengan klausul harus diterima secara bulat oleh hakim dan tidak bisa dipisahkan dari keterangan tambahannya.

### 5) Sumpah

Fungsi dari sumpah terdiri atas dua, diantaranya:<sup>50</sup>

(1) Sumpah sebagai alat bukti yaitu sumpah yang memberi keterangan guna meneguhkan bahwa sesuatu itu benar demikian atau tidak.

(2) Sumpah untuk berjanji melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Dalam sumpah ini, yang menjadi alat bukti adalah kesaksiannya bukan sumpahnya.

Sumpah sebagai alat bukti, pada umumnya dikenal tiga jenis sumpah diantaranya:

#### a) Sumpah *decisoir* (sumpah pemutus)

Sumpah ini dibebankan kepada salah satu pihak atas permintaan salah satu pihak lainnya. Pembebanan sumpah ini dilakukan selama pemeriksaan di persidangan. Sumpah

---

<sup>50</sup> *Ibid*, hlm. 96.

*decisoir* ini mempunyai kekuatan pembuktian yang menentukan sehingga tidak memungkinkan lagi pembuktian lawan.

b) Sumpah *supletoir* (sumpah pelengkap)

Sumpah *supletoir* merupakan sumpah yang bersifat melengkapi alat bukti yang sudah ada tapi belum cukup. Sumpah ini diperintahkan oleh hakim karena jabatannya (*ex officio*) kepada pihak ditentukan oleh pertimbangan hakim. Sumpah ini masih memungkinkan adanya pembuktian lawan.

c) Sumpah *aestimatoir* (sumpah penaksiran)

Sumpah *aestimatoir* merupakan sumpah yang diperintahkan oleh hakim karena jabatannya kepada penggugat untuk menentukan jumlah uang ganti rugi yang dituntutnya. Sumpah ini dibebankan hakim kepada penggugat apabila telah berhasil membuktikan haknya atas ganti kerugian tetapi jumlahnya masih simpang siur. Sumpah ini juga masih memungkinkan adanya pembuktian lawan.

b. Jenis Alat Bukti dalam Hukum Pidana

Berdasarkan Pasal 184 KUHP, ditentukan alat-alat bukti dalam proses peradilan pidana sebagai berikut:

1) Keterangan saksi

Berdasarkan Pasal 1 angka 27 KUHP terkait keterangan saksi menyebutkan bahwa:

“keterangan saksi adalah salah satu alat bukti dalam perkara pidana yang berupa keterangan dari saksi mengenai suatu peristiwa pidana yang ia dengar sendiri, ia lihat sendiri, dan ia alami sendiri dengan menyebut alasan dari pengetahuannya itu”

Keterangan saksi dinyatakan sebagai alat bukti apabila saksi menyatakan kesaksiannya di sidang pengadilan.<sup>51</sup> Pada dasarnya, setiap orang dapat menjadi saksi, selain yang dikecualikan Pasal 168, 170 dan 171 KUHP.<sup>52</sup>

Dalam ketentuan Pasal 168 mengatur saksi yang dikecualikan untuk dapat didengar keterangannya dan dapat mengundurkan diri sebagai saksi diantaranya:

- a) Keluarga sedarah atau semenda dalam garis lurus ke atas atau ke bawah sampai derajat ketiga dari terdakwa atau yang bersama-sama sebagai terdakwa;
- b) Saudara dari terdakwa atau yang bersama-sama sebagai terdakwa, saudara ibu atau saudara bapak, juga mereka yang mempunyai hubungan karena perkawinan, dan anak-anak saudara terdakwa sampai derajat ketiga;
- c) Suami atau istri terdakwa meskipun sudah bercerai atau yang bersama-sama sebagai terdakwa.

Sedangkan dalam ketentuan Pasal 170 KUHP bahwa mereka yang karena pekerjaan, harkat, martabat atau jabatannya diwajibkan menyimpan rahasia, dapat diminta dibebaskan dari kewajiban memberi keterangan sebagai saksi.

---

<sup>51</sup> *Vide* Pasal 185 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

<sup>52</sup> Andi Hamzah, 2011, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 260.



Pekerjaan atau jabatan yang dimaksud menentukan adanya kewajiban untuk menyimpan rahasia ditentukan oleh peraturan perundang-undangan, namun apabila karena tidak adanya kewajiban tersebut dan apabila mereka bersedia menjadi saksi maka hakim dapat memeriksanya.<sup>53</sup>

Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 171 KUHP, adapun yang dikecualikan untuk memberikan kesaksian di bawah sumpah diantaranya:

- a) Anak yang berumur belum cukup lima belas tahun dan belum pernah kawin.
  - b) Orang sakit ingatan atau sakit jiwa meskipun ingatannya baik kembali.
- 2) Keterangan ahli

Keterangan ahli disebutkan dalam Pasal 186 KUHP, bahwasanya :

“keterangan ahli ialah apa yang seorang ahli nyatakan di sidang pengadilan”

Ahli seseorang dapat didengar keterangannya terkait permasalahan tertentu berdasarkan pertimbangan hakim orang itu mengetahui bidang tersebut secara khusus.<sup>54</sup> Terkait definisi

---

<sup>53</sup> *Ibid*, hlm. 261.

<sup>54</sup> *Ibid*, hlm. 273.

seorang ahli pun juga dapat dibaca pada *California Evidence Code* bahwasanya:

*“A person is qualified to testify as an expert if he has special knowledge, skill, experience, training, or education sufficient to qualify him as an expert in the subject to which his testimony relates”*

(Seseorang dapat memberi keterangan sebagai ahli jika ia mempunyai pengetahuan, keahlian, pengalaman, latihan atau pendidikan khusus yang memadai untuk memenuhi syarat sebagai seorang ahli tentang hal yang berkaitan dengan keterangannya)

Keterangan ahli adalah keterangan yang dibutuhkan untuk memberikan petunjuk atau masukan terkait benar atau tidaknya suatu peristiwa pidana itu terjadi berdasarkan sudut pandang ilmu pengetahuan.<sup>55</sup> Perihal tersebut pun dijelaskan dalam Pasal 1 angka 28 KUHP bahwa pada dasarnya keterangan ahli merupakan keterangan yang diberikan oleh seseorang yang memiliki keahlian khusus terkait hal yang diperlukan untuk membuat terang suatu perkara pidana guna kepentingan pemeriksaan.

Ahli dalam menyampaikan keterangannya harus mengucapkan sumpah atau janji. Sebagai implikasinya apabila tidak dilakukan, hal tersebut diatur dalam ketentuan Penjelasan Pasal 161 ayat (2) KUHP bahwasanya:

“keterangan saksi atau ahli yang tidak disumpah atau mengucapkan janji, tidak dapat dianggap sebagai alat bukti

---

<sup>55</sup> Hartono, 2010, *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana Melalui Pendekatan Hukum Progresif*, Sinar Grafika, Jakarta, hal 169.

yang sah, tetapi hanyalah merupakan keterangan yang dapat menguatkan keyakinan hakim"

Pemeriksaan keterangan ahli dimuka persidangan dicatat dalam berita acara pemeriksaan. Keterangan tersebut disampaikan setelah mengucapkan sumpah atau janji dihadapan hakim. Keterangan seorang ahli pun juga dapat diberikan pada waktu pemeriksaan oleh penyidik atau penuntut umum yang dituangkan dalam suatu bentuk laporan dan dibuat dengan mengingat sumpah atau janji di waktu ia menerima jabatan atau pekerjaan.<sup>56</sup>

### 3) Surat

Berdasarkan Pasal 187 KUHAP, mengatur terkait surat bahwasanya:<sup>57</sup>

- a. Berita acara dan surat lain dalam bentuk resmi yang dibuat oleh pejabat umum yang berwenang atau yang dibuat dinhadapannya, yang memuat keterangan tentang kejadian atau keadaan yang didengar, dilihat, atau yang dialaminya sendiri, disertai dengan alasan yang jelas dan tegas tentang keterangan itu.
- b. Surat yang dibuat menurut ketentuan peraturan perundang-undangan atau surat yang dibuat oleh pejabat mengenai hal yang termasuk dalam tata laksana yang menjadi tanggung

---

<sup>56</sup> Andi Hamzah, *Op. Cit*, hlm. 273.

<sup>57</sup> *Ibid*, hlm. 275.

jawabnya dan yang diperuntukkan bagi pembuktian sesuatu hal atau sesuatu keadaan.

- c. Surat keterangan dari seorang ahli yang memuat pendapat berdasarkan keahliannya mengenai sesuatu hal atau keadaan yang diminta secara resmi daripadanya.
- d. Surat lain yang hanya dapat berlaku jika ada hubungannya dengan isi dari alat pembuktian yang lain.

Definisi surat menurut Asser-Anema bahwasanya:<sup>58</sup>

“surat-surat ialah segala sesuatu yang mengandung tanda-tanda baca yang dapat dimengerti, dimaksud untuk mengeluarkan isi pikiran”.

#### 4) Petunjuk

Pasal 188 ayat (1) KUHAP memberikan definisi petunjuk bahwasanya:

“petunjuk adalah perbuatan, kejadian, atau keadaan, yang karena persesuaiannya, baik antara yang satu dengan yang lain, maupun dengan tindak pidana itu sendiri, menandakan bahwa telah terjadi suatu tindak pidana dan siapa pelakunya”

Namun, seiring perkembangan inovasi dalam hukum acara pidana, petunjuk dihapus sebagai alat bukti berdasarkan Undang-Undang Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 1950 dan Ned. Sv. yang baru dengan alat bukti pengamatan oleh hakim.

---

<sup>58</sup> *Ibid*, hlm. 276.

Menurut Van Bemellen, petunjuk sebagai alat bukti tidak ada artinya.<sup>59</sup>

*“Maar de voornaamste fout was toch, dat de aanwijzingen als een bewijsmiddel werden beschouwd, terwijl zij het in wezen niet waren”*

(tetapi kesalahan utama ialah bahwa petunjuk-petunjuk dipandang sebagai alat bukti, padahal pada hakikatnya tidak ada).

Pengamatan oleh hakim (*eigen warrneming van de rechter*) harus dilakukan selama proses persidangan, terkait yang telah diketahui atau dialami hakim sebelumnya tidak dapat dijadikan sebagai dasar pembuktian, kecuali kalau peristiwa atau perbuatan itu telah diketahui oleh umum.<sup>60</sup>

#### 1. Keterangan terdakwa

Keterangan terdakwa sebagai alat bukti tidak perlu sama atau berbentuk pengakuan. Semua keterangan terdakwa seharusnya didengar baik itu berupa penyangkalan, pengakuan, ataupun pengakuan sebagian dari perbuatan atau keadaan. Menurut D Simons, hak kebebasan terdakwa untuk mengaku atau menyangkal harus dihormati. Oleh karena itu, suatu penyangkalan atas suatu perbuatan terkait suatu keadaan tidak dapat dijadikan sebagai alat bukti. Keterangan terdakwa sebagai alat bukti bahwa keterangan terdakwa yang menyangkal dakwaan, tetapi terdakwa membenarkan beberapa perbuatan atau keadaan yang mengarah

---

<sup>59</sup>*Ibid*, hlm. 277.

<sup>60</sup>*Ibid*, hlm. 278.

kepada terbuktinya perbuatan sesuai alat bukti lain merupakan alat bukti.<sup>61</sup>

Terdapat beberapa alat bukti yang tidak disebutkan dalam undang-undang yaitu foto, film, rekaman video/*tape*/CD serta microfilm dan *mikrofische*. Berdasarkan surat Ketua Mahkamah Agung RI kepada Menteri Kehakiman RI Nomor 37/TU/88/102/Pid tanggal 14 Januari 1988, microfilm atau *mikrofische* dapat dijadikan alat bukti surat apabila bisa dijamin keotentikannya yang dapat ditelusuri dari registrasi maupun berita acara. Hal tersebut berlaku pada perkara pidana maupun perdata.<sup>62</sup>

#### **D. Analisis Kedudukan Hukum Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Sebagai Alat Bukti dalam Proses Peradilan**

Laporan investigasi kecelakaan transportasi adalah hasil dari kegiatan investigasi suatu kecelakaan transportasi. Investigasi kecelakaan transportasi merupakan suatu riset yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk dapat mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan transportasi agar tidak terulang lagi.<sup>63</sup> Kapal merupakan transportasi laut yang digunakan sebagai alat pengangkut di perairan untuk melakukan kegiatan memindahkan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat sampai tujuan. Apabila terjadi kecelakaan

---

<sup>61</sup> *Ibid*, hlm.279

<sup>62</sup> Elfrida R Gultom, 2017, *Hukum Acara Perdata Edisi 2*, Mitra Wacana Media, Jakarta, hlm. 69.

<sup>63</sup> *Vide* Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

kapal wajib dilakukan investigasi. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal bahwa:

“Kecelakaan kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim”.<sup>64</sup>

Selaras dengan ketentuan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi bahwa kecelakaan kapal merupakan suatu peristiwa atau kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia. Adapun kecelakaan kapal yang dimaksud adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan/atau kapal kandas. Beberapa peristiwa yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal diantaranya, adanya kerusakan yang terjadi pada mesin kapal (*engine breakdown*), tabrakan dengan kapal lain (*collision*), tenggelam karena cuaca buruk (*shipwrecked*), kandas di batu karang (*stranding*), tabrakan karena ledakan atau karena keteledoran (*on fire*).<sup>65</sup> Dari beberapa peristiwa ini bahwa terjadinya suatu peristiwa kecelakaan kapal disebabkan adanya faktor alam, faktor teknis, dan faktor kesalahan atau kelalaian manusia (*human error*). Untuk mengetahui faktor yang sebenarnya menyebabkan suatu peristiwa kecelakaan yaitu

---

<sup>64</sup> *Vide* Pasal 1 Angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

<sup>65</sup> Iskandar Abubakar (dkk.), *Op. Cit*, hlm. 165.

dengan melalui laporan investigasi. Laporan investigasi terdiri atas laporan awal (*preliminary report*) yang memuat:<sup>66</sup>

- 1) Riwayat operasi prasarana dan/atau sarana transportasi;
- 2) Data korban;
- 3) Data kerusakan prasarana dan sarana transportasi;
- 4) Data kerusakan lain di luar prasarana dan sarana transportasi;
- 5) Data personil yang terkait dengan kecelakaan;
- 6) Data rekaman operasi;
- 7) Komponen yang dapat dijadikan bukti dalam investigasi;
- 8) Data medis;
- 9) Data cuaca dan kondisi alam;
- 10) Hasil wawancara atau tanya jawab dengan petugas yang terkait;  
dan
- 11) Data penunjang lain yang terkait dengan kecelakaan transportasi.

Sedangkan laporan akhir memuat:<sup>67</sup>

- 1) Informasi fakta;
- 2) Analisis fakta penyebab kecelakaan;
- 3) Kesimpulan penyebab yang paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi;
- 4) Saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan; dan/atau

---

<sup>66</sup> *Vide* Pasal 41 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

<sup>67</sup> *Vide* Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 62 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.



5) Lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya.

Laporan investigasi kecelakaan kapal ini dibuat oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). KNKT merupakan lembaga non-struktural yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Presiden sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 3 Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi. KNKT berwenang melakukan investigasi kecelakaan transportasi salah satunya kecelakaan kapal. Namun, tidak semua kecelakaan kapal dilakukan investigasi. Adapun kategori kecelakaan kapal yang dilakukan investigasi menurut Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah kecelakaan kapal yang mengakibatkan korban jiwa, kerusakan atau tidak dapat beroperasinya kapal dan/atau fasilitas di perairan, dan/atau pencemaran laut.<sup>68</sup>

Berdasarkan hal diatas, dapat disimpulkan terkait muatan dari laporan awal dan laporan akhir investigasi kecelakaan kapal dapat diketahui bahwa laporan awal memuat informasi mengenai riwayat dan data-data yang terkait dengan suatu kecelakaan kapal. Sedangkan laporan akhir memuat informasi mengenai hasil olahan data-data dari laporan awal suatu kecelakaan kapal. Maka dari itu, melalui laporan investigasi, dapat diketahui informasi mengenai fakta-fakta penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Laporan investigasi kecelakaan ini juga

---

<sup>68</sup> *Vide* Pasal 13 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

memuat informasi yang valid mengingat kegiatan investigasi dilakukan dan dikelola oleh lembaga yang profesional dan memang diperuntukkan untuk kegiatan investigasi kecelakaan. Sehingga isu yang hadir ditengah masyarakat bahwasannya laporan investigasi ini nantinya sangat bermanfaat sebagai alat bukti ketika menuntut, karena telah memuat fakta-fakta secara rinci penyebab terjadinya suatu kecelakaan.

Kendatinya laporan investigasi kecelakaan kapal ini, merupakan informasi yang dapat mengungkap fakta-fakta penyebab terjadinya suatu kecelakaan kapal. Adapun laporan akhir investigasi kecelakaan yang dibuat oleh KNKT merupakan informasi publik. Sehingga, laporan investigasi kecelakaan sebagai sebuah informasi publik tentunya setiap orang diberikan hak untuk memperoleh, mengolah, dan menggunakan sebuah informasi, termasuk laporan investigasi kecelakaan kapal.

Berdasarkan penelusuran penulis bahwasannya untuk memperoleh laporan akhir investigasi kecelakaan (Laporan KNKT) tersebut dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Membuat permohonan informasi di Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) di lingkungan KNKT. Kemudian Laporan investigasi kecelakaan nantinya dapat diberikan dalam bentuk cetak dari pihak PPID kepada pemohon informasi; dan/atau
2. Dapat diunduh langsung melalui situs resmi KNKT yaitu <http://knkt.dephub.go.id>.

Walaupun diberikan kebebasan untuk memperoleh, mengolah, dan menggunakan suatu informasi, namun dalam tataran normatif terdapat limitasi dalam penggunaan laporan investigasi suatu kecelakaan transportasi yaitu salah satunya tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Hal tersebut diatur dalam Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi bahwa:

“Semua dokumen yang berkaitan dengan seluruh proses investigasi kecelakaan transportasi sampai dengan laporan investigasi kecelakaan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2) tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan”.

Pasalnya ketentuan larangan penggunaan laporan investigasi sebagai alat bukti untuk proses penegakan hukum diisukan pula dapat menyebabkan tidak terwujudnya tujuan hukum yakni memperoleh keadilan bagi pihak yang merasa dirugikan atas akibat terjadinya suatu kecelakaan, karena tidak dapat membuktikan dalil-dalilnya dalam proses peradilan.

Alat bukti merupakan hal penting dalam pembuktian pada proses peradilan. Alat bukti bertujuan untuk membuktikan ataupun menyangkal suatu fakta dalam suatu perkara. Alat bukti menentukan untuk para pihak dalam memperjuangkan kepentingannya agar tidak dirugikan oleh pihak lain. Hakim menjadikan alat bukti sebagai dasar untuk mengambil putusan akhir untuk menyelesaikan suatu perkara di pengadilan. Adapun alat bukti yang dapat digunakan dalam proses pembuktian atas suatu perkara di

muka persidangan adalah alat bukti yang sah menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. Alat bukti yang sah dalam pembuktian perkara perdata menurut Pasal 284 RBg, Pasal 164 HIR, dan Pasal 1866 KUH Perdata adalah sebagai berikut:

- 1) Alat bukti tertulis atau surat (*geschrift, writings*)
- 2) Kesaksian
- 3) Persangkaan-persangkaan
- 4) Pengakuan
- 5) Sumpah

Adapun untuk peradilan pidana menurut Pasal 184 KUHAP adalah sebagai berikut:

- 1) Keterangan saksi
- 2) Keterangan ahli
- 3) Surat
- 4) Petunjuk
- 5) Keterangan terdakwa

Adapun alat bukti yang tidak diatur dalam KUH Perdata, HIR, RBg, dan KUHAP adalah alat bukti elektronik. Alat bukti elektronik merupakan alat bukti yang sah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Berbicara mengenai kedudukan laporan investigasi sebagai alat bukti hal utama yang harus dipastikan apakah laporan investigasi ini

memang dapat dikualifikasikan sebagai alat bukti menurut peraturan perundang-undangan. Merujuk pada hasil investigasi kecelakaan kapal yang dibuat oleh KNKT sebagai lembaga yang berwenang dan dituangkan dalam bentuk laporan, lantas apakah bentuk cetak dari laporan investigasi kecelakaan tersebut dapat dikualifikasikan sebagai alat bukti tulisan atau surat.

Beranjak dari definisi laporan adalah bentuk penyajian fakta mengenai suatu keadaan atau suatu kegiatan berkaitan dengan tanggung jawab yang ditugaskan kepada pelapor.<sup>69</sup> Sedangkan definisi surat menurut Asser-Anema bahwa “surat-surat ialah segala sesuatu yang mengandung tanda-tanda baca yang dapat dimengerti, dimaksud untuk mengeluarkan isi pikiran”.<sup>70</sup> Jika keduanya dikaitkan, maka laporan investigasi kecelakaan kapal merupakan penyajian fakta terjadinya suatu peristiwa kecelakaan yang disajikan oleh KNKT dalam bentuk tulisan dimana mengandung tanda-tanda baca yang merupakan buah pikiran KNKT dari suatu kegiatan penyelidikan yang dilakukan secara sistematis. Sehingga dapat disimpulkan bahwa laporan investigasi kecelakaan (Laporan KNKT) memenuhi kualifikasi surat.

Alat bukti tertulis atau surat diakui sebagai alat bukti yang sah baik dalam peradilan pidana maupun peradilan perdata. Berdasarkan Pasal

---

<sup>69</sup> Siti Kholifah dan Heni Subagiharti, *Loc. cit.*

<sup>70</sup> *Ibid*, hlm. 276.

187 KUHP, mengatur ruang lingkup terkait surat sebagai alat bukti yang sah dalam hukum acara pidana yaitu:

- a. Berita acara dan surat lain dalam bentuk resmi yang dibuat oleh pejabat umum yang berwenang atau yang dibuat dihadapannya, yang memuat keterangan tentang kejadian atau keadaan yang didengar, dilihat, atau yang dialaminya sendiri, disertai dengan alasan yang jelas dan tegas tentang keterangan itu.
- b. Surat yang dibuat menurut ketentuan peraturan perundang-undangan atau surat yang dibuat oleh pejabat mengenai hal yang termasuk dalam tata laksana yang menjadi tanggung jawabnya dan yang diperuntukkan bagi pembuktian sesuatu hal atau sesuatu keadaan.
- c. Surat keterangan dari seorang ahli yang memuat pendapat berdasarkan keahliannya mengenai sesuatu hal atau keadaan yang diminta secara resmi daripadanya.
- d. Surat lain yang hanya dapat berlaku jika ada hubungannya dengan isi dari alat pembuktian yang lain.

Bertalian dengan laporan investigasi kecelakaan kapal, memenuhi kriteria surat berdasarkan poin (a) diatas yaitu suatu surat yang dibuat oleh pejabat yang berwenang dimana laporan investigasi kecelakaan kapal dibuat oleh KNKT sebagai lembaga negara yang berwenang, kemudian isi laporan KNKT memuat keterangan tentang suatu kecelakaan yang didengar atau dilihat dengan alasan yang jelas yaitu melakukan

investigasi. Muatan laporan investigasi ini dapat berkaitan dengan alat bukti lainnya, seperti ketika seorang bersaksi di pengadilan bahwa kapal yang dioperasikannya mengalami suatu masalah atautkah menemukan tindakan-tindakan operasi yang tidak sesuai dengan standar, maka dapat disesuaikan dengan hasil investigasi kecelakaan, sehingga nantinya kesaksian ini dibenarkan atau disalahkan dengan merujuk hasil investigasi. Maka dari itu, penulis berpendapat bahwasannya laporan investigasi kecelakaan kapal kemudian dapat dikualifikasikan sebagai alat bukti surat atau tulisan dalam ranah pidana.

Dalam ranah perdata, alat bukti surat terdiri atas dua jenis yaitu akta otentik dan akta dibawah tangan.<sup>71</sup> Menurut Kamus Hukum, Akta adalah suatu tulisan yang dibuat dengan sengaja untuk dijadikan bukti tentang suatu peristiwa dan ditandatangani oleh pembuatnya.<sup>72</sup>

Berdasarkan Pasal 1868 KUHPer disebutkan:

“akta otentik adalah suatu akta yang dibuat dalam bentuk yang ditentukan undang-undang oleh atau dihadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu, ditempat dimana akta dibuat”

Bertalian dengan laporan investigasi suatu kecelakaan kapal, karena berupa tulisan yang sengaja dibuat dan dikeluarkan oleh pejabat berwenang yaitu KNKT sehingga menerangkan adanya suatu peristiwa kecelakaan kapal yang kemudian dituangkan dalam bentuk laporan. Maka

---

<sup>71</sup> *Vide* Pasal 1867 KUH Perdata.

<sup>72</sup> <https://kamushukum.web.id/?s=akta>

dari itu, laporan investigasi dapat dikategorikan sebagai alat bukti surat atau tulisan dalam jenis akta otentik.

Walaupun pada dasarnya laporan investigasi kecelakaan kapal dapat dikualifikasikan sebagai alat bukti tulisan atau surat, namun dalam tataran normatif secara eksplisit dinyatakan tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Adapun penulis dalam menafsirkan Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang melarang penggunaan laporan investigasi kecelakaan sebagai alat bukti dalam proses peradilan ditafsirkan secara sistematis. Sebagaimana dalam menafsirkan ketentuan peraturan perundang-undangan salah satunya adalah penafsiran sistematis. Penafsiran sistematis adalah penentuan makna atau arti pasal peraturan perundang-undangan dengan menghubungkannya pada pasal-pasal lainnya dalam kerangka keseluruhan peraturan atau tata hukum yang berlaku.<sup>73</sup> Sehingga ketentuan Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi pada dasarnya mengatur larangan penggunaan laporan investigasi sebagai alat bukti dalam proses peradilan tidaklah terlepas dari prinsip-prinsip investigasi

---

<sup>73</sup> Josef M Monteiro, "Teori Penemuan Hukum Dalam Pengujian Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang", Jurnal Hukum Prioris, Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Vol. 6, Nomor 3, Februari 2018, hlm 272.



sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, diantaranya:

1. tidak untuk mencari kesalahan (*no blame*);
2. tidak untuk memberikan sanksi/hukuman (*no judicial*); dan
3. tidak untuk mencari siapa yang bertanggungjawab menanggung kerugian (*no liability*).

Selain itu, merujuk pada tujuan investigasi kecelakaan kapal sebagaimana dalam Pasal 256 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwasannya:

“Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama”

Artinya investigasi kecelakaan kapal dilakukan sebagai langkah preventif agar tidak terjadi kecelakaan kapal dengan penyebab yang serupa, bukan sebagai dasar menggugat atau meminta pertanggungjawaban hukum.

Selain itu, merujuk pada laporan akhir investigasi kecelakaan kapal, terdapat kalimat bahwa “Laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk menuntut dan menggugat di hadapan peradilan manapun”.<sup>74</sup>

Berdasarkan hal tersebut, secara tegas kembali menyatakan bahwa Laporan KNKT tidak ditujukan untuk proses peradilan.

---

<sup>74</sup> KNKT RI, 2018, *Final KNKT 18.06.21.03 Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelamnya Sinar Bangun 4 di Perairan Danau Toba Pelabuhan Tigaras Simalungun Sumatera Utara*, Komite Nasional Kecelakaan Transportasi.

Maka dari itu, berdasarkan alasan-alasan sebagaimana telah diuraikan penulis dari terkait prinsip-prinsip investigasi sampai dengan tujuan investigasi mendasari lahirnya ketentuan larangan penggunaan laporan investigasi kecelakaan transportasi sebagai alat bukti dalam proses peradilan.

Namun disisi lain, faktanya laporan investigasi kecelakaan kapal (Laporan KNKT) sering diajukan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Berdasarkan hasil penelusuran penulis terhadap putusan-putusan pengadilan yang memuat laporan investigasi kecelakaan kapal (Laporan KNKT) sebagai bukti, diantaranya:

**1. Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst**

Didalam putusan ini, Laporan KNKT-15-11-06-03 tentang Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelmnya KMP. Wihan Sejahtera di Perairan Sekitar Teluk Lamong Jawa Timur menjadi salah satu alat bukti (Bukti P-7) yang diajukan oleh Pihak Penggugat dan kemudian digunakan dalam pertimbangan hakim terhadap perkara tenggelamnya KMP. Wihan Sejahtera milik PT. Trimitra Samudra sebagai Pihak Penggugat akibat tubrukan dari kapal Cai Jun 1 milik PT. Pasifik Abadi sebagai Pihak Tergugat.<sup>75</sup> Laporan KNKT tersebut diatas digunakan Majelis Hakim untuk menentukan penyebab terjadinya kecelakaan KMP. Wihan Sejahtera.<sup>76</sup> Berdasarkan Laporan Investigasi KNKT ditemukan fakta bahwa Kapal KMP. Wihan Sejahtera

---

<sup>75</sup> *Vide* Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst, hlm. 92.

<sup>76</sup> *Vide* Putusan Pengadilan Negeri Nomor 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst., hlm. 98.

menubruk bagian kapal Cai Jun 1 yang terlepas sehingga KMP. Wihan Sejahtera tenggelam.<sup>77</sup> Pertimbangan hakim dalam putusan tersebut mengategorikan laporan investigasi kecelakaan kapal sebagai alat bukti tulisan atau surat.<sup>78</sup>

Adapun suatu putusan tingkat pertama (putusan pengadilan negeri), karena tidak dilakukan upaya hukum lain dan telah melewati masa daluwarsa sehingga dapat dinyatakan berkekuatan hukum tetap (inkrah). Sebagaimana putusan yang berkekuatan hukum tetap yaitu sebagai berikut:<sup>79</sup>

1. Putusan Pengadilan Negeri yang diterima oleh kedua belah pihak yang berperkara, putusan perdamaian, putusan *verstek* yang terhadapnya tidak diajukan *verzet* atau banding;
2. Putusan Pengadilan Tinggi yang diterima oleh kedua belah pihak dan tidak dimohonkan kasasi; dan
3. Putusan Mahkamah Agung dalam hal kasasi.

Akibat tidak diajukannya *verzet* atau banding terhadap putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan Nomor: 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst, dan sekarang telah melewati masa daluwarsa untuk mengajukan upaya banding, maka penulis berpendapat putusan ini telah berkekuatan hukum tetap (inkrah).

## **2. Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 520/Pdt.G/2013/PN.Jkt.Pst.**

---

<sup>77</sup> *Vide* Putusan Pengadilan Negeri Nomor 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst., hlm. 100.

<sup>78</sup> *Vide* Putusan Pengadilan Negeri Nomor 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst., hlm. 100.

<sup>79</sup> <https://www.pn-kuningan.go.id/hal-eksekusi-putusan-yang-berkekuatan-hukum-tetap-inkracht.html>

Didalam putusan ini, laporan final KNKT 11-09-06-03 tentang Investigasi Kecelakaan Kapal Laut Tubrukan antara KM Marina Nusantara dengan TK Pulau Tiga 330-22 di alur sungai Barito, Banjarmasin Kalimantan Selatan, diajukan oleh Para Penggugat yaitu PT. Prima Eksekutif (Bukti PI-12) dan PT. Asuransi Mega Pratama (Bukti PII-16) sebagai alat bukti surat<sup>80</sup> melawan PT. Pulau Seroja Jawa. Namun, Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal (KNKT) tidak dipertimbangkan oleh majelis hakim dalam putusan tersebut. Walaupun demikian, pihak penggugat memenangkan perkara ini.

Tidak sampai dalam upaya hukum tingkat pertama, pihak tergugat mengajukan banding terhadap putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 520/Pdt.G/2013/PN.Jkt.Pst. Didalam upaya banding ini, Laporan final KNKT dipertimbangkan sebagai alat bukti, disebutkan bahwa:

“.....P.II-16 tentang Laporan KNKT pada angka 1.1 data utama kapal KM Marina Nusantara bahwa pemilik dan operator adalah PT. Prima Vista dihubungkan dengan bukti P.II-7 dan T.IV yaitu laporan kecelakaan kapal yang menyebutkan pemilik kapal adalah PT. Prima Vista, maka menurut hukum PT. Prima Vista adalah pemilik KM. Marina Nusantara yang memiliki *legal standing* untuk menggugat pihak yang diduga menyebabkan kerugian yang diderita dalam hal ini Tergugat sekarang Pemanding”

Didalam upaya banding ini, melalui **Putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor: 279/PDT/2016/PT.DKI.**, dimenangkan oleh pihak

---

<sup>80</sup> Vide Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 520/Pdt.G/2013/PN.Jkt.Pst, hlm. 27.

Pembanding dalam upaya sebelumnya bertindak sebagai Pihak Tergugat.

Namun, upaya hukum berlanjut sampai pada tingkat kasasi. Permohonan kasasi diajukan oleh Pihak Terbanding atau sebelumnya adalah Pihak Penggugat. Melalui **Putusan Mahkamah Agung Nomor: 719 K/Pdt/2017**, perkara ini kembali dimenangkan oleh Pemohon Kasasi atau sebelumnya adalah Pihak Penggugat dan Pihak Terbanding. Konsekuensi adanya putusan ini membatalkan putusan sebelumnya. Adapun alasan-alasan dalam pertimbangan hakim membatalkan putusan banding antara lain:

- a. Pada saat Putusan Banding Majelis Hakim menimbang bahwa gugatan Penggugat telah daluwarsa<sup>81</sup>, namun dalam Putusan Kasasi dinyatakan bahwa gugatan tersebut belum daluwarsa.<sup>82</sup>
- b. Berdasarkan bukti autentik berupa bukti kepemilikan kapal KM. Marina Nusantara tercantum pemilik kapal adalah Pemohon Kasasi, sehingga pemilik Pemohon Kasasi berhak menuntut atas kerugian yang dideritanya akibat kesalahan Termohon Kasasi yang telah menabrak kapal milik Pemohon Kasasi pada tanggal 26 September 2011 sesuai dengan Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.2010/08/III/MP.12 tanggal 26 Maret 2012.<sup>83</sup>

---

36. <sup>81</sup> *Vide* Putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor: 279/PDT/2016/PT.DKI., hlm.

<sup>82</sup> *Vide* Putusan Mahkamah Agung Nomor: 719 K/Pdt/2017, hlm. 32.

<sup>83</sup> *Vide* Putusan Mahkamah Agung Nomor: 719 K/Pdt/2017, hlm. 33.

### 3. Putusan Pengadilan Negeri Denpasar Nomor: 1200/Pdt.G/2020/PN

#### Dps.

Didalam putusan ini, Laporan Final KNKT.16.09.08.03 tentang Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Ledakan di Gili Cat II sekitar Pelabuhan Padangbai, Karangasem, Bali 15 September 2016 (Bukti p-8) menjadi salah satu alat bukti surat yang diajukan oleh Penggugat. Adapun pihak penggugat yaitu Allied World managing Agency Limited dan pihak Tergugat adalah PT. Bagja Kumbara Nusantara dan PT. Samudera Ekspedisi Aman. Pokok perkara dalam putusan ini adalah gugatan terhadap perbuatan Para Tergugat yang telah mengangkut para korban dengan menggunakan KM. Gilicat dengan cara tidak aman dan mengabaikan keselamatan penumpang hingga menyebabkan Para Korban menderita luka-luka dinyatakan sebagai perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi Penggugat.<sup>84</sup> Namun dalam amar putusan ini menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelijk*), karena kurang pihak (*Plurimum Litis Consortium*).

Dari berbagai putusan yang disajikan, pada dasarnya eksistensi Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal atau Laporan KNKT masih sering diajukan dalam kasus kecelakaan kapal. Selain itu, terdapat satu putusan yaitu Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst, dimana Laporan Investigasi Kecelakaan

---

<sup>84</sup> *Vide* Putusan Pengadilan Negeri Denpasar Nomor 1200/Pdt.G.2020/PN Dps., hlm. 148.

Kapal menjadi salah alat bukti surat yang dipertimbangkan oleh hakim dan putusan tersebut telah inkrah sebab tidak diajukannya upaya hukum lain dan telah melewati masa daluwarsa.

Akibat putusan telah berkekuatan hukum tetap, sehingga dapat kemudian dikualifikasikan sebagai yurisprudensi. Yurisprudensi dalam bukunya Achmad Ali yang berjudul “Menguak Tabir Hukum”, disebutkan bahwa Yurisprudensi dibagi atas dua jenis yaitu Yurisprudensi (biasa) dan Yurisprudensi tetap.

1. Yurisprudensi (biasa) adalah seluruh putusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan pasti (*inkracht van gewijsde*) yang terdiri dari:<sup>85</sup>
  - a. Putusan perdamaian (dalam perkara perdata);
  - b. Putusan pengadilan negeri yang tidak dibanding;
  - c. Putusan pengadilan tinggi yang tidak dikasasi;
  - d. Seluruh putusan Mahkamah Agung.
2. Adapun yurisprudensi tetap (*vaste jurisprudentie*) adalah putusan hakim yang selalu diikuti oleh hakim dalam perkara sejenis.<sup>86</sup>

Berbeda halnya dalam buku M. Yahya Harahap yang berjudul “Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan, yang menjelaskan pengertian Yurisprudensi dalam beberapa poin diantaranya sebagai berikut:<sup>87</sup>

1. Yurisprudensi adalah putusan hakim mengenai kasus tertentu (*judge decision in a particular case*).

---

<sup>85</sup> Achmad Ali, 2015, *Menguak Tabir Hukum*, Prenadamedia Group, Jakarta, hlm. 142.

<sup>86</sup> *Ibid.*,

<sup>87</sup> M. Yahya Harahap, *Op. Cit*, hlm. 923-924.

2. Adapun putusan yang diambil mengandung pertimbangan yang mendasar yang disebut *ratio decidendi* atau *basic reason*, berupa prinsip hukum yang dijadikan dasar putusan yang diambil (*the principle of law which the decision is based*).
3. Putusan yang dijatuhkan adalah kasus yang berhubungan dengan perkembangan hukum (*law development*), sehingga pada pokoknya perkara yang diputus berkaitan erat dengan perubahan sosial dan kondisi ekonomi.
4. Kemungkinan kasus tersebut belum diatur dalam peraturan perundang-undangan, sehingga diperlukan penciptaan hukum baru. Atau mungkin juga sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan, tetapi tidak sesuai lagi dengan nilai-nilai kesadaran masyarakat sebagai akibat perubahan sosial dan kondisi perekonomian, sehingga diperlukan penafsiran (*interpretation of statute*) dan modifikasi.

Adapun hasil penelitian Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN) yang menentukan kriteria sebuah putusan dikatakan sebagai yurisprudensi tetap, minimal mempunyai 5 (lima) unsur pokok diantaranya:<sup>88</sup>

1. Keputusan atas suatu peristiwa yang belum jelas pengaturan perundang-undangannya;
2. Keputusan itu merupakan keputusan tetap;
3. Telah berulang kali diputus dengan keputusan yang sama dan dalam kasus yang sama;
4. Memiliki rasa keadilan; dan
5. Keputusan itu dibenarkan oleh Mahkamah Agung.

Dari beberapa pendapat Hakim Agung Mahkamah Agung bahwasanya yurisprudensi tetap adalah putusan-putusan hakim tingkat pertama, banding, atau putusan Mahkamah Agung yang telah berkekuatan hukum tetap, atas perkara atau kasus yang belum jelas aturan hukumnya yang memiliki muatan keadilan dan kebenaran dan telah

---

<sup>88</sup> Enrico Simajuntak, "Peran Yurisprudensi dalam Sistem Hukum di Indonesia", Jurnal Konstitusi, Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, Vol. 16, Nomor 1 Maret 2019, hlm. 94.



diikuti berulang kali oleh hakim berikutnya dalam memutus perkara yang sama, dimana putusan tersebut telah diuji secara akademis oleh majelis yurisprudensi di Mahkamah Agung dan telah direkomendasikan sebagai yurisprudensi tetap yang berlaku mengikat dan wajib diikuti hakim-hakim di kemudian hari. Sedangkan Yurisprudensi tidak tetap adalah putusan yang telah berkekuatan hukum tetap namun belum melalui uji eksaminasi dan notasi tim Mahkamah Agung dan belum ada rekomendasi untuk menjadi yurisprudensi tetap.<sup>89</sup>

Jika merujuk pada kualifikasi yurisprudensi sebagaimana paparan diatas, maka Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor: 654/Pdt.G/2019/PN.JKT.Pst apabila menjadi rujukan terhadap perkara yang sama nantinya maka dapat dikualifikasikan sebagai yurisprudensi biasa.

Maka dari itu, adapun kesimpulan yang ditarik oleh penulis, diantaranya:

1. Pada dasarnya Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal (Laporan KNKT) memenuhi kualifikasi sebagai alat bukti surat atau tulisan.
2. Walaupun telah memenuhi kualifikasi sebagai alat bukti surat, pada tataran normatif Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal (Laporan KNKT) tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses

---

<sup>89</sup> <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5a7ad95871d1a/bahasa-hukum--sumber-hukum-formal-bernama-yurisprudensi?page=2>. Diakses pada tanggal 3 Januari 2022 pukul 01:10 Wita.

peradilan karena investigasi kecelakaan kapal tidak untuk mencari kesalahan, tidak untuk memberikan sanksi atau hukuman dan tidak untuk mencari siapa yang bertanggungjawab menanggung kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

3. Disisi lain, Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal (Laporan KNKT) masih sering diajukan sebagai alat bukti surat dan bahkan pernah menjadi pertimbangan majelis hakim.

Sehingga, adapun kedudukan laporan investigasi kecelakaan kapal dalam proses peradilan memenuhi kualifikasi sebagai alat bukti surat yaitu akta otentik. Namun, dalam tataran normatif sebagaimana dalam Pasal 48 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, laporan investigasi tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Walau demikian, terdapat yurisprudensi dimana laporan investigasi kecelakaan kapal digunakan sebagai alat bukti surat didalam suatu proses peradilan.