

PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN PELAYARAN TERHADAP KECELAKAAN KAPAL PENUMPANG DI PERAIRAN INDONESIA

**Euagelion Luther Pundoko²
Cornelis Dj. Massie³
Imelda Amelia Tangkere⁴**

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui pemenuhan standar hukum pengelolaan Perusahaan Pelayaran, Nakhoda, Anak Buah Kapal, Penumpang, dan Kapal, dan bagaimana pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran terhadap kecelakaan kapal penumpang menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Standar pengelolaan merupakan kriteria minimal dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan persyaratan teknis, tata cara dan metode dengan memperhatikan syarat keselamatan dan keamanan. Pemenuhan standar hukum pengelolaan pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran terhadap kecelakaan kapal penumpang menurut Undang-Undang Pelayaran menganut prinsip *Presumption of Liability* yaitu praduga untuk selalu bertanggungjawab dengan beban pembuktian pada Perusahaan Pelayaran sebagai pengangkut.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban, Perusahaan Pelayaran, Kapal Penumpang

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud referensi menimbang huruf a Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang.⁵ Wilayah laut yang sangat luas dan posisi geografis yang terdiri dari pulau-pulau menjadikan kegiatan pelayaran angkutan laut sebagai transportasi primadona karena dapat menjangkau daerah pedalaman yang belum mempunyai sarana transportasi udara dan dapat menampung banyak penumpang maupun muatan barang dengan harga terjangkau. Transportasi laut atau angkutan laut merupakan salah satu moda transaksi yang harus ditata dalam satu

kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan masyarakat⁶.

Kelancaran arus pelayaran tergantung pada tersedianya fasilitas perhubungan laut dalam hal ini adalah pengangkutan laut dengan segala sarana prasarannya meliputi kapal, pelabuhan, fasilitas bongkar muat, perdagangan, dan unsur penunjang lain termasuk perusahaan, nakhoda dan awak kapal. Perusahaan Pelayaran mempunyai peranan penting dalam kegiatan pelayaran yaitu sebagai penyelenggara dan penyedia angkutan laut yaitu kapal.

Kapal-kapal laut yang dipergunakan dalam kegiatan pelayaran dioperasikan oleh perusahaan pelayaran sebagai operator pengangkutan laut. Perusahaan Pelayaran merupakan Badan Usaha Milik Negara atau swasta, berbentuk Perusahaan Negara, Persero, Perseroan Terbatas (PT), Persekutuan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang, dan barang dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).⁷

Menurut data Badan Pusat Statistik, sampai dengan akhir September tahun 2020 sudah ada 3.303 perusahaan pemegang Surat Izin Usaha Angkutan Laut (SIUPAL). bahwa dari tahun 2019 sampai dengan September tahun 2020 jumlah pemegang Surat Izin Usaha Angkutan laut (SIUPAL) mengalami peningkatan sebesar 3.86% atau sebanyak 123 perusahaan. Perusahaan - perusahaan pemegang Surat Izin Usaha Angkutan Laut (SIUPAL) itu tersebar di 33 Provinsi yang ada di Indonesia. Salah satu provinsi yang mempunyai jumlah perusahaan pemegang SIUPAL terbanyak adalah provinsi DKI Jakarta. Hal ini dikarenakan DKI Jakarta merupakan salah satu pusat pangkalan Pelabuhan yang ada Indonesia.⁸

Transportasi laut cenderung memiliki tingkat kecelakaan lebih tinggi daripada transportasi udara. Kecelakaan yang biasa terjadi diantaranya adalah tabrakan, ledakan, kebakaran, kebocoran, kegagalan peralatan, dan kapal tenggelam. Kecelakaan-kecelakaan kapal yang terjadi

⁶ Martono dan Eka Budi Tjahjono. 2011. *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008*. Jakarta: Rajawali Pers. Hlm. 2

⁷ Suwarno. 2011. *Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran*. Semarang. Hlm. 128

⁸ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Laut. 2020. Pengembangan E-Book Data Dan Penyajian Informasi Angkutan Laut "Data Dan Informasi Angkutan Laut. Hlm. 11-12

⁵ Menimbang huruf a Undang-Undang No. 17 tahun 1985

umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayaran di dalam negeri, terutama, Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan-peraturan dari International Maritime Organization (IMO).⁹

Pihak-pihak yang bertanggung jawab ketika terjadi kecelakaan kapal antara lain, Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK), Perusahaan Pelayaran atau pemilik kapal, dan Syahbandar. Pada umumnya Nakhoda sebagai pemimpin kapal bertanggungjawab atas segala kejadian yang terjadi di atas kapal. Dalam kecelakaan kapal yang mengangkut penumpang, Perusahaan Pelayaran sebagai penyelenggara angkutan hanya dapat dimintai pertanggungjawaban perdata berupa ganti rugi. Pertanggungjawaban pidana dibebankan kepada Nakhoda sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal, Anak Buah Kapal, dan Syahbandar.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana pemenuhan standar hukum pengelolaan Perusahaan Pelayaran, Nakhoda, Anak Buah Kapal (ABK), Penumpang, dan Kapal?
2. Bagaimana pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran terhadap kecelakaan kapal penumpang menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran?

C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian skripsi ini adalah metode penelitian yuridis normatif atau penelitian hukum kepustakaan. Penelitian Yuridis Normatif merupakan pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pada penelitian hukum normatif, bahan pustaka merupakan data dasar yang dalam ilmu penelitian digolongkan sebagai data sekunder. Data sekunder tersebut mempunyai ruang lingkup yang sangat luas, sehingga meliputi surat-surat pribadi, buku-buku, sampai pada dokumen-dokumen resmi yang dikeluarkan oleh Pemerintah.¹⁰

⁹ Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI. *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi Dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*. Jakarta: 2005. Hlm. 2-3

¹⁰ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2014. *Penelitian Hukum Normatif (suatu tinjauan singkat)*. Jakarta: Rajawali Pers. Hlm. 12-14

PEMBAHASAN

A. Standar Hukum Pengelolaan Perusahaan Pelayaran, Kapal, Nakhoda dan Anak Buah Kapal, dan Penumpang

Pelayaran terdiri dari unsur-unsur yang memiliki peranan penting diantaranya yakni Perusahaan Pelayaran, Kapal, Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK), dan Penumpang. Setiap unsur memiliki tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. Sebagai dasar dalam pengelolaan pelayaran, diperlukan standar hukum yang mengatur masing-masing unsur tersebut agar pengelolaan pelayaran dapat terlaksana dengan baik dan maksimal. Standar merupakan persyaratan teknis atau sesuatu yang dibakukan, termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan konsensus semua pihak/Pemerintah/ keputusan internasional yang terkait dengan memperhatikan syarat keselamatan, keamanan, kesehatan, lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, pengalaman, serta perkembangan masa kini dan masa depan untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya.¹¹

1. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan Pelayaran merupakan penyelenggara jasa pengangkutan di perairan. Sebuah perusahaan pelayaran pada umumnya melakukan pelayaran pelayaran, untuk mencari keuntungan di laut dari pelayaran kapal-kapalnya. Sebuah pelayaran dikelola oleh seseorang atau mungkin sekaligus sebagai pemilik kapal, tetapi ini tidaklah mutlak, kadangkala pemilik kapal itu bukan seorang pengusaha kapal.¹² Perusahaan Pelayaran memiliki tanggung jawab terpisah dengan pemilik kapal. Perusahaan Pelayaran memiliki kewenangan untuk menjadi perwakilan pemilik kapal dalam menjalankan tanggung jawab pemilik kapal.

Buku II KUHD mengatur tentang perusahaan kapal dan perusahaan perkapalan. Subjek hukum pengusaha kapal adalah seorang manusia, sedangkan subjek hukum perusahaan perkapalan adalah suatu badan hukum. Mengenai perusahaan perkapalan atau yang kini dikenal dengan istilah perusahaan pelayaran, diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan, untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan

¹¹ Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2014 tentang Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian

¹² Willem Fofid. 2019. *Hukum Maritim untuk DP-V*. Semarang: CV. Oxy Consultant. Hlm. 5

usaha wajib memiliki izin usaha atau disebut Surat Izin Usaha Angkutan Laut (SIUPAL). Membuat SIUPAL (Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut) yang memerlukan dokumen persyaratan sebagai berikut¹³:

- a) Persyaratan kepemilikan modal perusahaan minimal Rp.50.000.000. 000,- (lima puluh miliar Rupiah) dan modal disetor minimal Rp.12.500.000.000,- (dua belas miliar lima ratus juta Rupiah).
- b) Persyaratan administrasi yang meliputi:
 - 1) Surat permohonan perusahaan;
 - 2) Akta pendirian perusahaan dan perubahannya;
 - 3) SK Kemenhukham dan perubahannya;
 - 4) SKDP;
 - 5) NPWP perusahaan;
 - 6) Fotocopy identitas penanggung jawab perusahaan;
 - 7) Memiliki tenaga ahli di bidang ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhan, nautika (minimal ANT III), dan/atau teknika (minimal ATT III) pelayaran niaga yang dibuktikan dengan salinan ijazah yang dilegalisir oleh pejabat yang berwenang;
 - 8) Khusus untuk perusahaan patungan (joint venture), komposisi saham minimal 51% dikuasai oleh badan usaha nasional;
 - 9) Surat pernyataan pakta integritas dari perusahaan untuk tidak memberikan gratifikasi kepada PNS (bermaterai); dan
 - 10) Surat Pernyataan Tanggung Jawab Mutlak (SPTJM) dari perusahaan atas kebenaran seluruh dokumen yang disampaikan (bermaterai).
- c) Persyaratan teknis yang meliputi:
 - 1) Memiliki kapal motor berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran paling kecil GT 175;
 - 2) Memiliki kapal tunda berbendera Indonesia yang laik laut dengan daya motor penggerak paling kecil 150 TK dengan tongkang berukuran paling kecil GT 175;
 - 3) Memiliki kano tunda berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran paling kecil GT 175;
 - 4) Memiliki tongkang bermesin berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran paling kecil GT 175;
 - 5) Khusus untuk perusahaan patungan (joint venture) PMA, memiliki 1 (satu) unit kapal berbendera Indonesia dengan

ukuran paling kecil 5.000 GT dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.¹⁴

2. Kapal

Berdasarkan wilayahnya, angkutan di perairan terbagi tiga jenis yaitu angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan. Angkutan laut menggunakan jenis kapal penumpang dan kapal barang yang berukuran besar. Angkutan sungai dan danau menggunakan kapal yang berukuran kecil dengan freeboard rendah karena tidak akan menghadapi perairan yang berombak tinggi. Kapal-kapal perairan pedalaman meliputi bus air, taxi air, getek/klotok, kapal tongkang, log pon, dan kapal barang tradisional terbuat dari kayu. Angkutan penyeberangan menggunakan kapal ferry. Kegiatan angkutan sungai dan danau dilarang dilakukan di laut kecuali mendapat izin dari Syahbandar.

Pasal 154 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan, status hukum kapal dapat ditentukan melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal. Dalam Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, pendaftaran kapal meliputi pendaftaran hak milik, pembebanan hipotek, dan pendaftaran hak kebendaan lainnya di atas kapal. Kapal yang telah memenuhi persyaratan tersebut dapat disebut laik laut atau layak untuk berlayar.

3. Nakhoda

Pada Pasal 137 ayat (6) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan untuk menjadi nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kesehatan.

Secara umum Nakhoda menjabat sebagai:

- a. Pemimpin Kapal (Ps. 341 KUHD)
Memimpin dalam arti mengelola, melayarkan, dan mengarahkan kapal. Di atas kapal nakhoda adalah pemimpin tertinggi sehingga jika direktur perusahaan kapal berada di atas kapal, maka ia harus tunduk atas putusan nakhoda dalam hal pengelolaan kapal.
- b. Pemegang Kewibawaan umum di atas kapal (Ps. 384-386 KUHD)
Memberikan kekuasaan kepada Nakhoda untuk menertibkan kapal, ABK harus taat dan patuh kepada Nakhoda, tidak ada alasan apapun yang memberikan hak kepada ABK untuk menentang Nakhoda, karena setiap

¹³ Pasal 94 ayat (3) dan ayat (4), Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

¹⁴ Pasal 94 ayat (3) dan ayat (4), Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

penentangan merupakan pelanggaran hukum.

- c. Abdi Hukum (Ps. 387-391,394a KUHD)
Nakhoda bertindak sebagai jaksa/pembantu jaksa dan polisi/pembantu polisi, sehingga dalam menaggulangi suatu perkara boleh menahan seseorang untuk pengamanan dan memproses perkaranya, untuk dituangkan dalam berita acara yang kemudian diserahkan kepada kejaksaan atau kepolisian di pelabuhan berikut.
 - d. Pegawai Pencatatan Sipil
Dalam perjalanan pelayaran dapat saja terjadi hal-hal menyangkut kehidupan manusia seperti kelahiran, kematian, perkawinan dan lain-lain. Nakhoda diberi tugas sebagai pegawai pencatatan sipil dengan mencatat semua kejadian di dalam buku harian kapal dengan dua orang saksi
 - e. Notaris
Nakhoda dapat bertindak sebagai notaris dalam pembuatan surat wasiat di atas kapal
 - f. Nakhoda sebagai wakil perusahaan pelayaran
 - g. Nakhoda sebagai wakil Pemilik Muatan
4. Anak Buah Kapal (ABK)

Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain nakhoda. Pada pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan awak kapal wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Sebelum mulai bekerja ABK dan Nakhoda perlu menandatangani Perjanjian Kerja Laut. Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dengan seorang buruh dipihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk dibawah perintah penguasa itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah baik sebagai nakhoda atau anak kapal (ps. 385 KUHD). Melalui Perjanjian Kerja Laut, pelaut terikat kontrak tertulis dan mempunyai kekuatan perlindungan hukum.

International Maritime Organizations (IMO) menciptakan suatu metode perekrutan anak buah kapal (ABK) yakni dengan membuat suatu kompetensi dan keahlian/ keterampilan melalui konvensi Internasional yakni *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995* (STCW-F 1995). Tujuan dari pembuatan konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995* (STCW-F 1995) ini adalah untuk meningkatkan standar kecakapan para pelaut secara global dan selalu

mengikuti perkembangan zaman.¹⁵

5. Penumpang

Penumpang berhak mendapatkan perlindungan hukum saat menggunakan jasa angkutan. Bentuk-bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang berupa perlindungan hukum preventif meliputi sosialisasi dan bimbingan kepada penumpang kapal laut baik sebelum naik kapal dan sampai ke tujuan dan perlindungan hukum represif meliputi jaminan keselamatan penumpang, pemberian ganti kerugian yang layak kepada penumpang yang mengalami kerugian ataupun kecelakaan serta proses hukum yang dilakukan penumpang untuk mendapatkan suatu bentuk perlindungan melalui pengaduan dan melaporkan kepada pihak yang berwajib apabila penumpang tidak mendapatkan bentuk perlindungan hukum baik perlindungan hukum preventif maupun represif.¹⁶

Perusahaan pelayaran wajib menyediakan dan melaksanakan standar pelayanan penumpang angkutan laut di atas kapal yang diatur dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 tahun 2015, meliputi:

- a. Pelayanan keselamatan, meliputi informasi dan fasilitas keselamatan dan kesehatan
- b. Pelayanan keamanan dan ketertiban, meliputi fasilitas, petugas dan informasi gangguan keamanan
- c. Pelayanan kehandalan, meliputi ketepatan jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal
- d. Pelayanan kenyamanan, meliputi kapasitas angkut, lampu penerangan fasilitas pengatur suhu, fasilitas kebersihan, toilet, ruang ibadah, kafeteria
- e. Pelayanan kemudahan, meliputi informasi tempat duduk sesuai tiket, ruang kapal, pelabuhan yang disinggahi, dan gangguan perjalanan kapal
- f. Pelayanan kesetaraan, meliputi fasilitas tempat tidur untuk *diffable* dan kursi roda

B. Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran terhadap Kecelakaan Kapal Penumpang Menurut Undang-Undang Pelayaran

Perusahaan Pelayaran sebagai penyelenggara kegiatan pelayaran memiliki tugas dan tanggung jawab pelayanan dan pengoperasian sarana dan prasarana, menerapkan sistem keselamatan dan

¹⁵ Suryo Guritno. 2019. Peran Nakhoda dalam Meningkatkan Kerja ABK di atas Kapal Guritno, Suryo. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*. 19. 10.33556/jstm.v19i2.205.

¹⁶ Nur Paikah. *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia*. *Jurnal Al-Adaalah*, Vol 3 No 2, Juli 2018

keamanan yang efektif serta implementatif di lapangan, dan kelaiklautan kapal. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kesejahteraan dan keamanan penumpang dan juga barang yang mereka bawa saat naik ke kapal hingga saat turun dari kapal.

Tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40, yaitu:

- 1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya
- 2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/ atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati¹⁷

Pada pasal 41 pertanggungjawaban perusahaan pelayaran lebih diperjelas lagi, yaitu:

- 1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan akibat pengoperasian kapal, berupa:
 - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan /atau barang yang diangkut;
 - d. Kerugian pihak ketiga
- 2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan pengangkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya
- 3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Pertanggungjawaban oleh perusahaan pelayaran pada Pasal 41 ini menganut prinsip *Presumption of Liability* atau praduga untuk selalu bertanggung jawab. Pertanggungjawaban terhadap penumpang yang mengalami kematian atau luka-luka, musnah, rusak, atau hilangnya barang angkutan, dan keterlambatan atau kerugian pihak ketiga ini beban pembuktiannya diberikan kepada pihak yang dirugikan. Menurut prinsip ini, pihak penyelenggara pengangkutan selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul sampai dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dapat dibebaskan dari tanggung jawab dalam hal ini ganti rugi. Seperti contohnya, barang pribadi yang

selalu dibawa oleh penumpang hilang karena kelalaiannya sendiri menjadi tanggung jawab pribadi, pihak perusahaan dapat dibebaskan dari tanggung jawab ganti rugi.

Tanggung jawab lain dari perusahaan pelayaran yaitu menyediakan fasilitas-fasilitas bagi penumpang seperti pada Pasal 42 dimana perusahaan wajib memberikan fasilitas bagi peyandang disabilitas, wanita hamil, dan orang lanjut usia tanpa dipungut biaya. Hal tersebut merupakan tanggung jawab mutlak (*Absolut Liability*), dimana pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.

Selain dalam undang-undang pelayaran, tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang diatur dalam KUHD pada Pasal 522, menyebutkan Perjanjian untuk mengangkut mewajibkan pengangkut untuk menjaga keamanan penumpang dari saat naik sampai turun dari kapal. Pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang berkenaan dengan pengangkutan, kecuali ia dapat membuktikan, bahwa cedera itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang layaknya dapat dicegah atau dihindari, atau akibat kesalahan penumpang sendiri. Bila cedera itu mengakibatkan kematian, maka pengangkut wajib mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh suami atau istri yang ditinggalkan, anak-anak dan orang tua penumpang. Pasal 523 menyebutkan pengangkut bertanggung jawab atas perbuatan orang-orang yang dipekerjakan olehnya, dan barang-barang yang digunakannya pada pengangkutan itu.

Pasal 41 ayat (3) menyebutkan perusahaan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pada Pasal 292, apabila perusahaan tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Proses ganti rugi bentuk asuransi melibatkan PT. Jasa Raharja (Persero). Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan kapal di laut, atau ahli warisnya berhak mendapatkan kompensasi atau santunan. Hak untuk mendapatkan ganti rugi tidak boleh digadaikan atau dibuat tanggungan pinjaman, pun tidak boleh disita untuk menjalankan putusan hakim.

Selain peraturan tentang pelayaran, tanggung jawab pengangkut juga diatur dalam Pasal 177 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, mengatur terkait kewajiban pengangkut saat mengangkut barang dan/atau penumpang, yang berbunyi: Sebelum

¹⁷ Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

melaksanakan pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), perusahaan angkutan di perairan harus memastikan:

- a. sarana angkutan kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan
- b. sarana angkutan kapal telah diisi bahan bakar dan air tawar yang cukup serta dilengkapi dengan pasokan logistic
- c. ruang penumpang, ruang muatan, ruang pendingin, dan tempat penyimpanan lain di kapal cukup memadai dan aman untuk ditempati penumpang dan/atau dimuati barang dan
- d. cara pemuatan, penanganan, penyimpanan, penumpukan, dan pembongkaran barang dan/atau naik atau turun penumpang dilakukan secara cermat dan berhati-hati.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Secara umum pemenuhan standar hukum pengelolaan Perusahaan Pelayaran, Kapal, Nakhoda, Anak Buah Kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Standar hukum yang diatur yaitu persyaratan-persyaratan teknis meliputi kelaiklautan kapal, persyaratan administratif meliputi sertifikasi, perizinan, dan persyaratan keselamatan dan keamanan yang harus dipenuhi dan ditaati Perusahaan Pelayaran, Kapal, Nakhoda, Anak Buah Kapal. Standar pelayanan atas penumpang angkutan laut di atas kapal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 tahun 2015.
2. Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran terhadap kecelakaan kapal penumpang menurut Pasal 41, yaitu perusahaan bertanggungjawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan /atau barang yang diangkut, dan kerugian pihak ketiga. Perusahaan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

B. SARAN

1. Perlunya meningkatkan kesadaran bagi pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran untuk mematuhi dan memenuhi standar hukum pengelolaan pelayaran agar dapat mencegah resiko terjadinya kecelakaan kapal. Pemerintah juga diharapkan lebih tegas dalam melaksanakan tugas pemeriksaan dan penegakan hukum di lingkungan pelayaran.

2. Sebaiknya pengaturan mengenai pertanggungjawaban perusahaan pelayaran sebagai korporasi dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran lebih dipertegas khususnya terkait pertanggungjawaban pidana perusahaan sebagai korporasi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Amrani, Hanafi dan Mahrus Ali. (2005). *Sistem Pertanggungjawaban PidanaPerkembangan dan Penerapan*. Jakarta: Rajawali Press
- Chief. M. (2000). *Black's Dictionary*. St. Paul Minessota: Mwest Group
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Laut. 2020. *Pengembangan E-Book Data Dan Penyajian Informasi Angkutan Laut "Data Dan Informasi Angkutan Laut*. Jakarta:
- Fofid Willem. (2019). *Hukum Maritim untuk DP-V*. Semarang: CV. Oxy Consultant
- Gultom, Elfrida. (2009). *Hukum Pengangkutan Laut*. Bekasi: Literata Lintas Media
- Kalalo, Flora Pricilla. (2021). *Hukum Laut*. Manado: Unsrat Press.
- Lasse, D. A. (2014). *Keselamatan Pelayaran di lingkungan teritorial pelabuhan dan pemanduan kapal*. Jakarta: Rajawali Pers
- Massie, Cornelis Djelfie. (2019). *Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan dan Pulau-Pulau Terluar Indonesia*. Yogyakarta: Andi Offset
- Martono dan Eka Budi Tjahjono. (2011). *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008*. Jakarta: Rajawali Pers
- Motik, Chandra. (2003). *Menyongsong Ombak Laut*. Jakarta: Genta Sriwijaya.
- Parthiana, I. Wayan. (2014). *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: Yrama Widya
- Prodjodikoro, Wirjono. (1984). *Hukum Laut Bagi Indonesia*. Jakarta: Sumur Bandung
- Purwosutjipto, H.M.N. (1981). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djembatan
- Santosa, Djohari. (2004). *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*. Yogyakarta: UII Press
- Shidarta. (2000). *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Jakarta: PT Grafindo
- Sunardi dkk. (2023). *Modul Pengantar Perkapalan Imfisher Ship Modeling*. Malang: Media Nusa Creative
- Suryono R. P. (2001). *Shipping Pengangkutan Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PMM.

Suwarno. (2011). *Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran*. Semarang

Soekanto, Soerjono. Sri Mamudji. (2014). *Penelitian Hukum Normatif (suatu tinjauan singkat)*. Jakarta: Rajawali Pers

Soekardono, R. (1981). *Hukum Perkapalan Indonesia*. Jakarta: Penerbit Dian Rakyat

Sodik, Didik M. (2016). *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: PT Refika Aditama

Thamrin. (2022). *Manajemen Perusahaan Pelayaran (Shipping Company Management)*. Yogyakarta: K-Media

Jurnal:

Suryo Guritno. Peran Nakhoda dalam Meningkatkan Kerja ABK di atas Kapal Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim. 10.33556/jstm.v19i2.205. 2019

Rahmi Erwin. *Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Sebagai Sarana Transportasi Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Indonesia*. *Supremasi Jurnal Hukum* Vol. 4, Nomor 2. 2023.

Lasabuda Ridwan. *Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Persepektif Negara Kepulauan Republik Indonesia*. *Jurnal Imliah Platax*, Volume 1-2. Januari 2013.

Muhammad Ashri dkk. Harmonisasi Konsep PSSA ke dalam Hukum Nasional Indonesia. *Prosiding Simposium Nasional VIII Kelautan dan Perikanan UNHAS* Volume 8 2021

Benny Pandelaki dan Erwin Sitinjak. *Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Nakhoda yang Melakukan Tindak Pidana Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal*. *Jurnal Projudice*, Volume 2 No. 1 Oktober 2020

Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI. *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi Dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*. Jakarta: 2005

Perundang-undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan
Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
Undang-Undang NO. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan
Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan

Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang

Internet:

Biro Komunikasi dan Informasi Publik. *Kemenhub Terus Kampanyeka Keselamatan, Pelayaran*. <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-terus-kampanyeka-keselamatan-pelayaran>
Pusat Hidro-oseanografi TNI Angkatan Laut. *Data Kelautan Yang Menjadi Rujukan Nasional*. <https://www.pushidrosal.id/berita.5256/Data-Kelautan-yang-Menjadi-Rujukan-Nasional-Diluncurkan/>

Sistem Informasi Manajemen KPLP. “Tugas dan Fungsi” <https://simkplp.dephub.go.id/profil>
Badan Keamanan Laut. “Tugas dan Fungsi”. https://www.bakamla.go.id/profile/job_and_function

