

**TANGGUNG JAWAB PERDATA PERUSAHAAN PELAYARAN TERHADAP BARANG  
ANGKUTAN ATAS PERISTIWA KECELAKAAN KAPAL DITINJAU DARI UNDANG-  
UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN  
(Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/01/I/MP.2020)**

**Silvi Fajar Karunia<sup>1</sup>, M. Taufik<sup>2</sup>, Umar Said S.<sup>3</sup>**

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang  
Jl. Mayjen Haryono Nomor 193, Kota Malang  
Email: [karuniasilvifajar@gmail.com](mailto:karuniasilvifajar@gmail.com)

**ABSTRACT**

*This thesis discusses the civil liability that can be given by shipping companies for ship accidents that cause losses to the owner of the goods. Based on this background, the authors raised the formulation of the problem as follows: 1. What is the responsibility of the Shipping Company as the carrier to the owner of the goods for the sinking of the ship? 2. What is the decision of the Shipping Court to the Shipping Company on the transportation of goods for the sinking of the ship? This research is a normative juridical that uses a statutory and conceptual approach. The results of this study, PT. ASDP is responsible for losses because part of the cargo is destroyed due to the negligence of the captain. The decision of the Shipping Court only imposed an administrative penalty on the captain. If they are not satisfied with the compensation, the aggrieved party can file a lawsuit to the District Court.*

**Keyword:** *Liability, Shipping Company, Ship Accident, Compensation*

**ABSTRAK**

Skripsi ini membahas mengenai pertanggung jawaban perdata yang dapat di berikan oleh Perusahaan Pelayaran atas peristiwa kecelakaan kapal yang menyebabkan kerugian terhadap pemilik barang. Berdasarkan latar belakang tersebut penyusun mengangkat rumusan masalah sebagai berikut: 1. Bagaimana tanggung jawab Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut terhadap pemilik barang angkutan atas peristiwa tenggelamnya kapal? 2. Bagaimana putusan Mahkamah Pelayaran kepada Perusahaan Pelayaran terhadap barang angkutan atas tenggelamnya kapal? Penelitian ini adalah yuridis normatif yang menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian ini, PT. ASDP bertanggung jawab atas kerugian karena sebagian muatan musnah yang disebabkan oleh kelalaian Nahkoda Putusan Mahkamah Pelayaran hanya menjatuhkan hukuman yang bersifat administratif terhadap Nahkoda. Apabila kurang puas atas ganti rugi maka pihak yang dirugikan bisa mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri.

**Kata Kunci:** Tanggung Jawab, Perusahaan Pelayaran, Kecelakaan Kapal, Ganti Rugi

**PENDAHULUAN**

Pengangkutan di Indonesia mempunyai kedudukan yang berpengaruh dalam hal mengembangkan serta memperlancar kegiatan lalu lintas perjalanan dan perdagangan di dalam

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

<sup>2</sup> Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

<sup>3</sup> Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

negeri maupun di luar negeri, maka dengan adanya pengangkutan bisa memudahkan peredaran barang pihak produksi ke tangan konsumen sehingga kebutuhan yang di perlukan dapat terpenuhi.<sup>4</sup> Selain itu pengangkutan juga berperan sebagai pendorong ataupun penunjang serta sebagai penggerak untuk daerah yang memiliki potensi untuk berkembang, tetapi bukan berkembang dalam hal upaya peningkatan serta pemerataan pembangunan dan juga dari hasil-hasilnya.

Fungsi dari pengangkutan ialah untuk memindahkan barang atau orang dari tempat satu ke tempat lainnya dengan tujuan meningkatkan daya guna dan juga nilai. Pengetian pengangkutan laut yaitu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana seorang pengangkut mengikatkan dirinya untuk melaksanakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan seorang pengirim mengikatkan dan membayar ongkos angkutan.<sup>5</sup>

Sebelum melaksanakan pengangkutan barang melalui laut pihak yang berkepentingan yaitu pengirim dan pengangkut harus melaksanakan sebuah perjanjian pengangkutan laut, sebagai adanya bukti perjanjian pengangkutan adalah dengan diterbitkannya konosemen atau *bill of lading*.<sup>6</sup>

Dengan semakin majunya transportasi laut dan semakin banyaknya penggunaan kapal laut oleh masyarakat, maka semakin banyaknya terjadinya angka kecelakaan transportasi laut. Di dalam melaksanakan pengangkutan barang yang melalui laut, tentunya terdapat beberapa resiko, baik dikarenakan oleh faktor alam ataupun faktor dari kesalahan manusia yang bisa mengakibatkan barang yang diangkutnya musnah, hilang, ataupun rusak sehingga dapat menyebabkan barang tersebut berkurang nilainya dan menimbulkan kerugian bagi pihak pemilik barang.<sup>7</sup>

Pada era sekarang kecelakaan kapal sudahlah menjadi hal yang sangat biasa. Hal semacam ini bisa membuktikan dengan maraknya berita tentang kecelakaan kapal yang terus menerus tanpa adanya peningkatan pengawasan dan pemeriksaan dari pihak yang berwenang. Salah satu contoh

---

<sup>4</sup> Sedy Anantyo, et al., 2012. Pengangkutan Melalui Laut, *Jurnal Hukum Dagang*, Vol. 1 No. 4, h. 2.

<sup>5</sup> Rahmadita, N. A., & Nurbaiti, S., 2019. Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pemilik Barang Dalam Peristiwa Tubrukan Kapal Antara KM. Dewaruci Perkasa Dengan KM. Dolphin Nusantara dan KM. Trijaya Lestari Di Alur Pelayaran Barat Surabaya (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk. 210/3/I/Mp. 18), *Reformasi Hukum Trisaki*, Vol. 1., No. 1, h. 2.

<sup>6</sup> Abdulkadir Muhammad. 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, h. 159

<sup>7</sup> Annisa, N., & Nurbaiti, S., 2020. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelamnya Kapal KLM Pulau Bontong Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt. G/2017/Pn Jkt. Sel), *Jurnal Hukum Adigama*, Jul. Vol. 3., No. 1., h. 495.

kasus tenggelamnya KMP. Saluang di depan dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sunyat Kabupaten Sekandau Kalimantan Barat, yang memuat 12 orang awak kapal dan 17 orang penumpang, serta mengangkut barang muatan berupa 5 unit truk bermuatan karet dan besi, 1 unit truk kosong, 1 unit mobil box dan 1 unit mobil Innova. Dengan rute perjalanan Dermaga Pelabuhan penyebrangan Sunyat dengan tujuan Dermaga Pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam pada tanggal 22 April 2019.

Kecelakaan kapal biasanya disebabkan oleh faktor cuaca dan faktor kesalahan manusia (*human error*). Hal ini harus menjadi tanggungjawab semua pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran. Bukan hanya Nahkoda, pihak yang ikut bertanggungjawab ketika terjadinya kecelakaan yaitu perusahaan pelayaran.

Perusahaan pelayaran akan bertanggung jawab jika terjadi kematian atau lukanya penumpang, musnah serta hilang atau rusak barang yang diangkut, keterlambatannya transportasi untuk penumpang dan/atau barang yang diangkut, serta timbulnya kerugian dari pihak ketiga.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, penulis sangat tertarik untuk meneliti dan mengkaji lebih lanjut tentang pertanggung jawaban PT dalam kecelakaan pelayaran maka penulis memilih judul **“Tanggungjawab Perdata Perusahaan Pelayaran Terhadap Barang Angkutan atas Peristiwa Kecelakaan Kapal Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran” (Studi Kasus Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/01/1/MP.2020)** Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut terhadap pemilik barang atas peristiwa tenggelamnya kapal dan untuk mengetahui bagaimana putusan Mahkamah Pelayaran kepada Perusahaan Pelayaran terhadap barang angkutan yang di derita oleh pemilik barang akibat dari tenggelamnya kapal.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif yakni penelitian hukum yang dilaksanakan dengan cara meneliti bahan pustakan atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan yang berkaitan dengan isu hukum yang akan dibahas.<sup>8</sup> Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Dengan rumusan masalah yang akan menjadi pembahasan dalam artikel ini, yaitu: 1. Bagaimana tanggung jawab Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut terhadap pemilik barang angkutan atas

---

<sup>8</sup> Soerjono dan Sri Mamudji. 2006, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers, h. 13

peristiwa tenggelamnya kapal? 2. Bagaimana putusan Mahkamah Pelayaran kepada Perusahaan Pelayaran terhadap barang angkutan atas tenggelamnya kapal?

## **PEMBAHASAN**

### **A. Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran Selaku Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Angkutan Dalam Peristiwa Tenggelamnya Kapal**

PT. ASDP merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang angkutan di perairan. Definisi dari angkutan di perairan menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 “Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.” Jenis pengangkutan PT. ASDP yaitu angkutan laut dalam negeri yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. Pasal 8 ayat (1) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan “Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan awak kapal berbendera Indonesia diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.” Sedangkan menurut Pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan definisi angkutan laut dalam negeri adalah “Kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional.”

Berdasarkan kasus yang telah diuraikan, PT. ASDP memiliki salah satu kapal yaitu KMP. Saluang dengan rute pelayaran dari Pelabuhan Penyebrangan Sunyat menuju pelabuhan Penyebrangan Sungai Asam. Kegiatan pelayaran tersebut diklasifikasikan dengan angkutan sungai dan danau. Menurut Pasal 1 angka 5 peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan yang maksud angkutan sungai dan danau adalah “Kegiatan angkutan yang menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan”

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim

mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>9</sup> Pengangkut ialah penyelenggara pengangkutan barang mulai dari tempat barang dimuat sampai ketempat tujuan dengan keadaan selamat. Ada dua kemungkinan yang akan terjadi jika barang yang dikirim tidak selamat sampai ke tempat tujuan yaitu dalam keadaan musnah atau barang rusak. Barang musnah maksudnya barang tersebut telah terbakar, tenggelam atau dicuri. Sedangkan barang rusak artinya walaupun barangnya ada tetapi barang tersebut tidak bisa digunakan bagaimana mestinya. Keadaan barang yang tidak selamat ini menjadi tanggung jawab pengangkut sehingga diharuskan untuk mengganti rugi atas barang yang musnah ataupun rusak. Hal tersebut ada pengecualian jika terjadi atas sebab-sebab seperti cacat pada barang itu sendiri, karena kesalahan atau kelalaian pengirim sendiri dan keadaan yang memaksa (*overmacht*).<sup>10</sup>

Syarat mutlak dari tuntutan ganti rugi, yaitu bahwa kerugian tersebut di sebabkan adanya hal yang berkaitan dengan pengangkutan, yang di akibatkan dari perbuatan kelalaian berupa wanprestasi baik di lakukan oleh perusahaan angkutan serta karyawan dan/atau buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya. Perbuatan tersebut atas dasar Pasal 1365 dan 1367 KUHPerdara, dalam perjanjian pengangkutan dipandang dari segi tujuan untuk mendapatkan ganti rugi, ditinjau dari beban pembuktian Pasal 1365 KUHPerdara pada aksi penuntutan, penumpang harus mengemukakan peristiwa-peristiwa menunjukkan kesalahan dan/atau kelalaian dari pengangkut, sedangkan pengangkut juga memiliki hak untuk membuktikan bahwa itu bukan kesalahannya.

Kewajiban untuk mengganti kerugian berdasarkan Pasal 468 KUHD menyebutkan:

Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahan.

Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.

---

<sup>9</sup> H.M.N Purwosutjipto. 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan, h. 2.

<sup>10</sup> *Ibid.*, h. 34

Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang diperkerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.<sup>11</sup>

Pasal 1365 KUHPerdata terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum. Pasal ini menyebutkan “Setiap orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum diwajibkan untuk mengganti kerugian yang timbul dari kesalahannya tersebut.” Maksud dari perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena sahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Berdasarkan konsepsi pasal tersebut harus ada pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan yang melanggar hukum untuk dapat dituntut ganti rugi, yakni:

- a. Adanya perbuatan
- b. Adanya unsur kesalahan
- c. Adanya kerugian yang diderita
- d. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian<sup>12</sup>

Pengertian perbuatan dalam perbuatan melawan hukum ini tidak hanya beraku perbuatan positif saja, melainkan juga perbuatan negatif, yakni meliputi tidak berbuat sesuatu yang seharusnya berdasarkan hukum seseorang itu harus berbuat. Pengertian kesalahan adalah dalam pengertian umum, baik karena kesengajaan ataupun dikarenakan kelalaian. Adapun yang menjadi tolak ukur atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak melakukan sesuatu. Dalam penerapan Pasal 1365 KUHPerdata memberikan beban pembuktian kepada pihak yang dirugikan, bahwa kerugian tersebut merupakan akibat dari perbuatan tergugat (pengangkut).<sup>13</sup>

PT. ASDP sebagai perusahaan pengangkutan laut harus ikut bertanggung jawab atas musnahnya sebagian barang angkutan yang disebabkan oleh kelalaian seorang Nahkoda. Hal tersebut berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdata menyebutkan “Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang

---

<sup>11</sup> Arrasyid Nurazmi. 2018, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Barang Penumpang Melalui Kapal Ferry di PT Pelnas Baruna Jaya Kepulauan Riau*, Yogyakarta: FH UII, h.54.

<sup>12</sup> Massie, E, et al., (2021). *Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Dengan Menggunakan Transportasi Laut*, *Lex Privatum*, Vol. 9., No. 3, h. 3.

<sup>13</sup> Ridwan Khairandy. 2017, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, Cetakan Ketiga revisi kedua*, Yogyakarta: FH UII, h. 438.

disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

Salah satu bentuk kewajiban dari perjanjian pengangkutan adalah pengangkut harus menjaga barang yang ada di dalam kapal semenjak barang tersebut naik ke dalam kapal sampai turun ketempat tujuan, sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 468 ayat (1) KUHD, dan juga diperjelas dalam pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.” Berdasarkan kasus tenggelamnya KMP. Saluang akibat dari kelalaian yang di perbuat oleh seorang Nahkoda, mengakibatkan kerugian materiil yang mana sebagian muatannya musnah. Perihal tersebut seorang Nahkoda telah melakukan wanprestasi karena tidak menjaga barang yang sedang dimuatnya.

Kelalaian yang telah diperbuat oleh seorang Nahkoda adalah perbuatan melawan hukum, karena telah memenuhi unsur-unsur melawan hukum yang telah di jelaskan pada Pasal 1365 KUHPerduta. Nahkoda KMP. Saluang telah melakukan kesalahan karena kelalaiannya ia tidak melakukan pelashingan terhadap truk yang sedang dimuatnya yang mengakibatkan truk bergeser sehingga menambah kemiringan kapal dan mengakibatkan kapal terbalik dan tenggelam. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan, sudah mengatur mengenai kewajiban untuk melakukan pengikatan pada kendaraan (*lashing*). Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan menyebutkan:

- (1) Setiap kendaraan wajib diikat selama dalam pelayaran.
- (2) Untuk pengikatan kendaraan (*lashing*) wajib dilakukan pada kendaraan yang terletak di barisan depan (*haluan*), tengah (*midship*) dan belakang (*buritan*).
- (3) Kendaraan yang tidak dilakukan pengikatan (*lashing*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan klem pada roda kendaraan.

Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan juga menyebutkan “Pelaksanaan pengikatan kendaraan di atas kapal menjadi tanggung jawab Nahkoda.” Akibat dari kelalaian dari

seorang Nahkoda mengakibatkan kerugian materiil terdiri dari 5 truk bermuatan besi dan karet, 1 unit truk kosong, berkisaran ratusan juta rupiah. Pasal 177 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, mengatur terkait kewajiban pengangkut saat mengangkut barang dan/atau penumpang, yang berbunyi:

Sebelum 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.

Menurut Pasal 1367 KUHPerdara yang telah disebutkan sebelumnya, perihal ini mengisyaratkan bahwa Nahkoda/Perwira Kapal bertanggung jawab juga terhadap perbuatan yang dilakukan Anak Buah Kapal (ABK) atau orang lain yang berda di atas kapal baik karena kesalahan ataupun kelalaian yang menyebabkan kerusakan, musnah, dan cacatnya barang tertentu baik keseluruhan maupun sebagian, yang dapat menimbulkan kerugian pihak lain.<sup>14</sup>

Pasal 399 KUHD menyebutkan “Bahwa Nakhoda merupakan buruh utama pengusaha kapal, maka segala perbuatannya menjadi tanggung jawab pengusaha kapal, asal perbuatan itu dilakukan berkenaan dengan jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaannya itu.” Apabila seorang Nahkoda berbuat diluar kewenangannya, maka menurut Pasal 373 KUHD Nahkoda sendirilah yang akan bertanggung jawab. Pasal 321 KUHD menyebutkan pada alenia pertama yang menyebutkan “Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu, dalam jabatan mereka, daam lingkungan wewenang mereka.” Meninjau dari aturan yang berlaku yang telah dijelaskan sebelumnya, walaupun seorang Nahkoda ataupun ABK lainnya yang membuat kesalahan, tidak

---

<sup>14</sup> Nober Marthen, 2015. Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang di Laut, *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, Vol. 3., No. 6., h. 7.



serta merta perusahaan pelayaran selaku pengangkut melepas tanggung jawabnya dikarenakan perjanjian pengangkutan terjadi antara penumpang dengan perusahaan pengangkut yang menyebabkan musnahnya sebagian barang muatan, selama masih dibatas kewenangan atas jabatan tersebut.

Pada pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkutan, yang menyebutkan “Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau kerugian pihak ketiga.”

Pengangkut dapat terbebas dari sebuah tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, ketentuan tersebut telah diatur dalam pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menyebutkan: “Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.”

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*Presumption of Liability*), pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul akibat dari penyelenggaraan pengangkutan, tetapi apabila pengangkut dapat membuktikan kesalahannya maka ia terbebas dari tanggung jawab dari kerugian tersenut. Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah adalah juga prinsip berdasarkan kesalahan, tetapi dengan dengan beban pembuktian kepada tergugat atau pihak pengangkut.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah ini juga dianut di dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD yang berbunyi:

Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila Ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau sutau cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim

Sebagai imbalan (*quit pro quo*) adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diirngi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*). Tanggung jawab pengangkut untuk memberikan santunan dibatasi hingga limit tertentu. Tanggung jawab perusahaan transportasi terbatas sejumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang, namun demikian penumpang dan/atau pemilik barang masih terbuka untuk memperoleh ganti kerugian yang lebih besar apabila penumpang dan/atau pemilik dapat membuktikan bahwa perusahaan transportasi termasuk karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya melakukan kesalahan yang di sengaja.<sup>15</sup>

Apabila penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan perusahaan transportasi termasuk pegawai, karyawannya, agen atau perwakilannya melakukan kesalahan yang disengaja, maka tanggung jawab perusahaan transportasi tidak terbatas dalam arti berapapun kerugian yang diderita penumpang dan/atau pengirim barang harus diganti seluruhnya.<sup>16</sup>

Dalam putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/01/I/MP.2020 bahwa Nahkoda terbukti telah melakukan kelalaian yang mengakibatkan kerugian, maka dari itu Nahkoda sebagai buruh dari perusahaan pengangkut, mengharuskan PT. ASDP untuk mengganti penuh kerugian akibat tenggelamnya KMP. Saluang. Walaupun di dalam putusan tersebut tidak terdapat putusan yang menyatakan PT. ASDP Indonesia Ferry bertanggung jawab atas segala kerugian materiil yang diakibatkan tenggelamnya kapal, dikarenakan putusan Mahkamah Pelayaran sangat unik karena Mahkamah Pelayaran tidak memiliki kekuatan hukum untuk mengeksekusi putusan yang bersifat perdata. Meskipun putusan tersebut tidak memiliki kekuatan hukum untuk melakukan pengeksekusian, PT. ASDP selaku pengangkut tidak akan lepas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian materiil yang diderita oleh pemilik barang.

### **B. Putusan Mahkamah Pelayaran Kepada Perusahaan Pelayaran Terhadap Barang Angkutan atas Tenggelamnya Kapal**

Mahkamah Pelayaran merupakan panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, definisi tersebut menurut Pasal 1 ayat (58) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

---

<sup>15</sup> Arrasyid Nurazmi, *op.cit.*, h. 67.

<sup>16</sup> *Ibid.*, h. 68.

Berdasarkan Pasal 43 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan, Mahkamah Pelayaran sudah melaksanakan penelitian dan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal atas tenggelamnya KMP. Saluang yang terjadi pada tanggal 22 April 2019 serta menentukan ada atau tidaknya kesalahan ataupun kelalaian di dalam penerapan standar profesi kepelautan dan menjatuhkan sanksi administratif kepada tersangkut yang telah terbukti melakukan kelalaian dalam menjalankan tugasnya. Dimana Jendral Perhubungan Laut dengan suratnya nomor AL.817/8/19/DJP/2019, pada tanggal 2 Oktober 2019, telah melimpahkan Berkas Kecelakaan Kapal Tenggelamnya Kapal KMP. Saluang kepada Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan pemeriksaan lanjutan. Berkas yang di terima oleh Mahkamah Pelayaran meliputi data kapal, jalannya peristiwa, keadaan cuaca, muatan dan stabilitas kapal, navigasi dan olah gerak kapal, upaya penyelamatan serta kesalahan dan/atau kelalaian.

Walaupun telah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, sebenarnya yuridiksi serta kompetensi yang dimiliki Mahkamah Pelayaran di Indonesia sangatlah terbatas. Mahkamah Pelayaran hanya sebatas menjatuhkan hukuman atau penindakan administratif.

Dalam penjatuhan putusan, Mahkamah Pelayaran cuma memberikan sanksi administratif yang hanya berupa peringatan atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut yang sudah melalui proses persidangan terlebih dahulu di Mahkamah Pelayaran. Dengan demikian Mahkamah Pelayaran bukanlah badan peradilan karena tidak memiliki yuridiksi untuk memutus mengenai tanggung jawab perusahaan pelayaran dan ganti rugi yang diakibatkan oleh kecelakaan.

Penjatuhan putusan oleh Mahkamah Pelayaran apabila di pandang dari segi yuridisnya, cuma hanya bentuk rekomendasi pastinya bukanlah putusan yang bersifat yuridis. Dikarenakan Mahkamah Pelayaran sendiri bukanlah lembaga yang berada di bawah kekuasaan yudikatif yaitu Mahkamah Agung, tetapi Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga eksekutif. Kemudian perihal tersebut, putusan Mahkamah Pelayaran cuma sebagai rekomendasi yang bisa digunakan sebagai dasar untuk memajukan gugatan ke Pengadilan Negeri oleh pihak yang merasa di rugikan.

Dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mewajibkan perusahaan pengangkut untuk mengansuransikan mengenai tanggung jawab, sebagai mana yang diatur dalam Pasal 41 ayat (3) menyatakan: “Perusahaan angkutan di perairan wajib mengansuransikan tanggung jawabnya sebagai mana yang di maksud pada ayat

(1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.” Sedangkan dalam Pasal 54 juga menyebutkan: “Penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengansuransikan tanggung jawabnya.”

Apabila PT. ASDP selaku perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dari KMP. Saluang sudah mengansuransikan tanggung jawabnya sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran , jika terdapat pihak yang dirugikan maka bisa menuntut kerugian melalui klaim asuransi, perihal tersebut perusahaan pelayaran dapat mengalihkan tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi tersebut yang telah sesuai dengan prosedural pengklaiman asuransi yang sudah diperjanjikan antara PT. ASDP dengan perusahaan asuransi.

Jika, bila nantinya terdapat pihak yang merasa kurang puas dengan ganti kerugian yang di berikan oleh perusahaan asuransi maupun perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal tidak mengansuransikan tanggung jawabnya, maka pihak pemilik barang atau yang merasa dirugikan akibat tenggelamnya kapal KMP. Saluang dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri setempat dengan dasar putusan dari Mahkamah Pelayaran.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan kajian yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan yakni:

- a. Berdasarkan peraturan Pasal 40 ayat (1), Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juncto pasal 468 KUHD, PT. ASDP selaku pengangkut bertanggung jawab atas kerugian karena sebagian muatan musnah yang diakibatkan tenggelamnya kapal KMP. Saluang yang disebabkan oleh kelalaian dari Nahkoda yang bekerja dibawahnya. Tanggung jawab Perusahaan Pelayaran selaku pengangkut menganut prinsip *presumption of liability* dimana pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan. Jika pengangkut bisa membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah maka tidak diwajibkan untuk membayar sebuah kerugian. Berhubung Seorang Nahkoda yang bekerja kepada perusahaan pelayaran tersebut berada di bawah tanggung jawabnya, apabila terjadi kesalahan dan/atau kelalaian maka

perusahaan pelayaran secara tidak langsung bertanggung jawab untuk mengganti kerugian, mengenai hal tersebut telah diatur dalam Pasal 1367 KUHD.

- b. Dalam putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/01/I/MP.2020 tidak menyebutkan mengenai ganti rugi Perusahaan Pelayaran kepada pemilik barang, dikarenakan kompetensi dan yuridiksi yang dimiliki Mahkamah Pelayaran sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran hanya sebatas menjatuhkan hukuman yang bersifat administrative terhadap seorang Nahkoda. Cara yang dapat dilakukan oleh pihak yang merasa dirugikan yaitu dengan mengeklaim asuransi dikarenakan dalam Pasal 41 ayat (3) dan Pasal 54 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan pengangkut berkewajiban untuk mengangsuransikan tanggung jawabnya. Apabila nantinya pihak yang dirugikan merasa kurang puas atas ganti rugi yang di berikan oleh perusahaan asuransi, maka pihak yang dirugikan bisa mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri dengan dasar putusan Mahkamah Pelayaran.

### **Saran**

Berdasarkan kajian yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya maka dapat memberikan saran sebaagai berikut:

- a. Saat ini intensitas kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia sangatlah meningkat, hal tersebut akan memicu semakin banyaknya kejadian kecelakaan laut. Untuk meminimalisir banyaknya kecelakaan laut maka Perusahaan Pelayaran harus merekrut para awak kapal yang cakap dan berpengalaman dalam menjalankan pekerjaan profesinya agar tidak merugikan beberapa pihak di dalam pengangkutan.
- b. Keberadaan Pengadilan Pelayaran sangat di butuhkan di negara Indonesia untuk menangani kasus dalam pelayaran yang berkaitan dengan bidang keperdataan, seperti halnya dengan Pengadilan Pajak, Pengadilan Perikanan dan Pengadilan Konsumen. Saat ini yuridiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran hanya sebatas penerapan sanksi administratif terkait profesi kepelautan, apabila terjadi masalah keperdataan terkait kecelakaan kapal maka harus di ajukan di Pengadilan Umum. Perihal tersebut dirasa Pengadilan Umum kurang membidangi dalam masalah kelautan. Mahkamah Pelayaran harus memiliki yuridiksi dan kompetensi di dalam masalah keperdataan, ekonomi, dan juga pidana. Dengan adanya yuridiksi dan kompetensi tersebut kasus-kasus kecelakaan

kapal maupun masalah laut lainnya akan terselesaikan secara optimal dan tidak memakan banyak waktu.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku:**

- Abdulkadir Muhammad. 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Arrasyid Nurazmi. 2018, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Barang Penumpang Melalui Kapal Ferry di PT Pelnas Baruna Jaya Kepulauan Riau*, Yogyakarta: FH UII.
- H.M.N Purwosutjipto. 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan
- Ridwan Khairandy. 2017, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia, Cetakan Ketiga revisi kedua*, Yogyakarta: FH UII.
- Soerjono dan Sri Mamudji. 2006, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers.

### **Pertauran Perundang-Undangang:**

- Kitab Undang-Undang Perdata
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan

### **Jurnal:**

- Annisa, N., & Nurbaiti, S., 2020. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelamnya Kapal KLM Pulau Bontong Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt. G/2017/Pn Jkt. Sel), *Jurnal Hukum Adigama*, Jul. Vol. 3., No. 1.
- Massie, E, et al., (2021). Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Atas Kerusakan Dan Kehilangan Barang Dengan Menggunakan Transportasi Laut, *Lex Privatum*, Vol. 9., No. 3.

- Nober Marthen, 2015. Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang di Laut, *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, Vol. 3., No. 6.
- Rahmadita, N. A., & Nurbaiti, S., 2019. Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pemilik Barang Dalam Peristiwa Tubrukan Kapal Antara KM. Dewaruci Perkasa Dengan KM. Dolphin Nusantara dan KM. Trijaya Lestari Di Alur Pelayaran Barat Surabaya (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk. 210/3/I/Mp. 18), *Reformasi Hukum Trisaki*, Vol. 1., No. 1.
- Sendy Anantyo, et al., 2012. Pengangkutan Melalui Laut, *Jurnal Hukum Dagang*, Vol. 1 No. 4.