Jurnal Kritis Studi Hukum

Vol. 11 No. 10 Tahun 2026
Halaman 81-93

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT KECELAKAAN KAPAL SPEED BOAT (Studi Kasus Putusan Nomor 8/Pid.B/2021/Pn.Lwk)

Try Muliatua Putra[1], Elfrida Ratnawati Gultom[2]
putrasagala6600@gmail.com[1]
Universitas Trisakti

Abstrak

Kecelakaan pengangkutan laut menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang ikut serta dalam kegiatan pelayaran dan pihak yang memiliki memiliki tanggung jawab sangat besar adalah nakoda kapal tersebut, nahkoda mempunyai peran penting saat melaksanakan tugas diatas kapal. Berdasarkan putusan nomor 8/Pid.B/2021/Pn.Lwk telah terjadi kecelakan kapal speed boat, yakni kapal speed boat Bintang Fajar. Dengan demikian permasalahan yang diangkat adalah bagaimana tanggung jawab pengangkut kecelakaan speed boat Bintang Fajar karena lalainya nahkoda yang mengakibatkan kematian dan Bagaimana bentuk ganti rugi pengangkut atas lalaiannyainahkoda mengakibatkan kematian adalah pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif yang bersifat deskriptif menggunakan data sekunder melalui studi kepustakaan. Data sekunder dianalisis secara kualitatif dan pengambilan kesimpulan menggunakan metode deduktif. Hasil penelitian ini menunjukan pengangkut harus bertanggung jawab dikarenakan terbukti lalai dengan tidak melengkapi alat keselamatan pada kapal spead boat dan memberikan ganti rugi kepada korban sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah), hal ini sesuai dengan Pasal 41 Undang-Undang Pelayaran.

Kata Kunci: Kecelakaan Pengangutan, Tanggung Jawab Pengangkutan, Ganti Rugi.

PENDAHULUAN

Kecelakaan pengangkutan terjadi disebabkan oleh berbagai banyak faktor yaitu adanya kesalahan atau kelalaian oleh manusia seperti tidak laik laut sebuah kapal, kelebihan muatan barang atau penumpang yang diangkut, terjadinya cuaca buruk atau bencana alam saat kapal berlayar. Kelaiklautan kapal merupakan salah satu syarat yang wajib untuk dipenuhi oleh kapal pada setiap aktivitas pelayaran, begitu juga akan keselamatan dan keamanan kapal ditandai dengan adanya kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal. Kondisi kapal dinyatakan laik laut jika keadaan kapal telah memenuhi aspek kelaiklautan kapal, yaitu aspek keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, serta manajemen keselamatan dan keamanan kapal.[1]

Selanjutnya kecelakaan pengangkutan laut menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang ikut serta dalam kegiatan pelayaran dan pihak yang memiliki memiliki tanggung jawab sangat besar adalah nahkoda kapal tersebut, nahkoda mempunyai peran penting saat melaksanakan tugas diatas kapal. Pada saat berlayar menuju pelabuhan satu ke tujuan pelabuhan yang lain seorang nakhoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada di dalamnya agar keselamatan penumpang terjaga dengan baik.[2] Jika terjadi sebuah peristiwa tertentu nahkoda sebagai pemimpin kapal dalam bertindak dan bersikap harus cakap, cermat, dan

[1] Muna, Zakyatul. Implementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra Kutaraja. Vol 5, No.5. Tahun 2021. Ih.133

[2] Samuel, Ronatio. Tanggung Jawab Nahkoda dalam hukum pelayaran. Jurnal Ilmiah Dunia Hukum. Vol 3, No.1. Tahun 2018. h.45

bijaksana.[3] Nahkoda juga diwajibkan untuk menjaga dan menjamin memelihara serta mengatur penempatan barang muatan dengan baik, begitu pula berlaku bagi penumpang agar sampai ke tujuan dalam keadaan selamat selama berlangsungnya pelayaran.

Kecelakaan pengangkutan laut *speed boat* Bintang Fajar terjadi pada tanggal 2 November 2020 sekitar pukul 07.00 WITA, dengan rute pulau Desa kasuari tujuan pulau Desa Sonit Kecamatan Bokan Kepulauan Banggal Laut dengan mengangkut 11 (sebelas) penumpang. Saat kapal *speed boat* Bintang Fajar sampai di Perairan antara pulau Sonit dan pulau Kasuari, Kecamatan Bokan kepulauan, Kabupaten Banggai Laut, ombak menghantam kapal *speed boat* Bintang Fajar. Baik penumpang serta awak kapal *speed boat* berusaha memegang kapal *speed boat* Bintang Fajar, namun tidak berapa lama kapal *speed boat* Bintang Fajar tenggelam kedalam perairan.

Kejadian tersebut mengakibatkan 3 (tiga) penumpang meninggal dunia dan 4 (empat) penumpang tidak berhasil ditemukan. Hal ini dikarenakan di dalam kapal *speed boat* Bintang Fajar tidak dilengkapi dengan alat keselamatan berupa *life jacket*/pelampung, dan life buoy maupun life raft. Nahkoda pada kapal *speed boat* Bintang pun tidak memiliki surat izin persetujuan berlayar kepada pihak syahbandar.

Sehubung dengan uraian diatas, penulis tertarik dalam Menyusun jurnal yang berjudul "Tanggung Jawab Pengangkutan Kecelakaan Kapal *Speed boat* (Studi Kasus Putusan Nomor 8/Pid.B/2021/Pn.Lwk)"

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif. Penelitian ini bersifat deskriptif yang bermaksud untuk menggambarkan data dan fakta yang diperoleh,[4] yakni mengenai tanggung jawab pengangkutan atas kecelakaan kapal *speed boat* Bintang Fajar. Pada penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Selain itu dilengkapi dengan data primer berupa wawancara peneliti dengan Rinna Purba selaku sekretaris tim panel ahli kantor pusat Mahkamah Pelayaran.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan studi kepustakaan (*library research*) serta analisis penelitian ini menggunakan analisis kualitatif berupa penjabaran terkait mekanisme analisis yang menggambarkan hasil penulisan. Kemudian akan ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode deduktif yaitu konsep umum tanggung jawab pengangkutan kecelakan laut yang akan dianalisa secara khusus yakni dengan Studi Kasus Putusan Nomor 8/Pid.B/2021/Pn.Lwk berupa kecelakan kapal *speed boat* Bintang Fajar.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengangkut merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang atau penumpang yang berbentuk akan badan usaha, dalam hal ini perusahaan pelayaran maupun orang pribadi atau nahkoda menjadi tanggung jawab pengangkut dan berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan berupa barang atau penumpang dan menanggung jika mengalami kerugian yang diderita oleh penumpang.[5]

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa "tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya dalam artian kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya".[6] Tanggung jawab dalam hukum pengangkutan, ada 2 macam yaitu:

---

[3] Marten, Nober. Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang Di Laut. Jurnal Ilmiah Hukum Legal Opinion, Edisi 6, Volume 3. Tahun 2015. h.1.

[4] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum,* (Jakarta: Ul Press, 2020), h. 43.

[5] Tatohi. 2022. "Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal". Jurnal Ilmu Hukum Vol 2, No 2.

[6] Elfrida R. Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, (Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media. 2020), h.29.

1. *Liability*, merupakan suatu bentuk tanggung jawab yang dapat dikaitkan dengan kewajiban pemberian ganti rugi oleh pengangkut, akibat kelalaiannya dalam pengangkutan yang diselenggarakannya;
2. *Responsibility*, merupakan tanggung jawab yang dapat dikaitkan dengan kewajiban atau tanggung jawab individu (perseorangan) dalam kehidupan sehari-hari, seperti: tanggung jawab orang tua terhadap putra-putrinya.

Berdasarkan Tanggung jawab pengangkut yaitu Liability, maka dibagi dalam beberapa prinsip, yaitu:[7]

1. Prinsip *Presumption of Liability*

Prinsip *Presumption of Liability* menjelaskan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan olehnya sebagai akibat timbulnya perjanjian pengangkutan, namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan karena kelalaian, maka pengangkut bebas dari tanggung jawab atau ganti rugi. Beban pembuktian dalam prinsip ini ada pada pengangkut. Ciri-ciri prinsip ini adalah:

   a. Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab. Hal ini terjadi karena adanya perjanjian pengangkutan;
   b. Beban pembuktian ada pada pengangkut;
   c. Antara pengangkut dan pengguna jasa angkuta terdapat perjanjian pengangkut.

2. Prinsip *Presumption of Non Liability*

Prinsip *Presumption of Non Liability* adalah prinsip tanggung jawab pengangkut dianggap tidak selalu bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang yang diangkut, kecuali jika penumpang dapat membuktikan bahwa barang tersebut rusak atau hilang karena kesalahan pengangkut. Beban pembuktian dalam prinsip ini ada pada penumpang. Prinsip ini hanya bisa diterapkan terhadap bagasi tangan (*Hand Baggage*) saja.

3. Prinsip *Absolute Liability*

Prinsip *Absolute Liability* merupakan prinsip bahwa pengangkut harus bertanggung jawab membayar kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari penyelenggaraan pengangkutan. Dalam prinsip ini, pengangkut bersalah ataupun tidak bersalah, tetap harus bertanggung jawab. Dengan alasan apapun pengangkut tidak bisa mengelak atau membebaskan diri dari tanggung jawab. Dalam prinsip ini tidak dikenal prinsip pembuktian.

4. Prinsip *Based on Fault*

Prinsip *Based on Fault* adalah prinsip tanggung jawab yang menjelaskan bahwa setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan, harus bertanggung jawab membayar ganti rugi sebagai akibat dari kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkutan. Prinsip ini beban pembuktiannya ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut maupun penumpang. Pihak yang dirugikan adalah pihak ketiga (3) yang tidak terlibat dalam penyelenggaraan pengangkutan atau pihak yang berada di luar perjanjian pengangkutan.

5. Prinsip *Limitation of Liability*

Prinsip Limitation of Liability adalah prinsip tanggung jawab pengangkut yang dibatasi sampai jumlah atau limitasi tertentu, yang tujuannya adalah membatasi besar tanggung jawab pengangkut terhadap jasa angkutan

Pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang disebabkan oleh luka yang dialami oleh penumpang. Apabila luka mengakibatkan kematian, maka pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian sesuai dengan diderita oleh suami atau istri, anak dan orang tua penumpang tersebut.

Tanggung jawab nakhoda, nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Bahkan bahwasannya Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. Nahkoda

[7] *Ibid,*h.32.

juga berhak melakukan tindakan yang perlu dilakukan untuk melakukan penyelamatan yaitu dengan tindakan penyimpangan rute yang telah ditetapkan serta tindakan-tindakan lainnya yang diperlukan.[8]

Kronologi kasus pada Putusan Nomor 8/Pid.B/2021/Pn.Lwk, tenggelamnya kapal speedboat Bintang Fajar terjadi pada hari Senin tanggal 02 Nopember 2020 sekitar pukul 07.00 Wita di wilayah Pulau Sonit, Kecamatan Bolang, Kabupaten Banggai Laut, dan terdapat 11 penumpang termasuk awak kapal. Secara tiba tiba Kapal speedboat Bintang Fajar terhantam ombak setinggi 2 (dua) meter dan 2 (dua) menit kemudian kapal langsung terbalik. Pada saat dihantam ombak kecepatannya sangat rendah yakni antara 25 (dua puluh lima) hingga 30 (tiga puluh) Km/Jam namun dikarenakan ombak datang menghantam speedboat secara tiba-tiba, sehingga nahkoda tidak memiliki kesempatan untuk melakukan manuver.

Atas kejadian tersebut mengakibatkan 3 (tiga) orang meninggal dunia pada saat kejadian, yaitu Asgar Badalia, Ahmad Yusuf, dan Nursan. Lalu 4 (empat) orang yang hilang yaitu Robert, Ilham, Taqwa, dan Asis Pataboga.

Berdasarkan hasil putusan pengadilan, bahwasannya nahkoda tidak memiliki sertifikasi dan kualifikasi untuk dapat berlayar seperti surat kecakapan kelautan 60 mil (SKK 60 mill) dan *Basic Safety Training* (BST). Kapal speedboat Bintang Fajar juga tidak memenuhi laik laut hal ini dikarenakan hanya terdapat 4(empat) alat Keselamatan/pelampung, yang dimana seharusnya alat keselamatan/pelampung jumlah nya harus sesuai dengan jumlah penumpang. Ditambah tidak memiliki *Life Raft* (perahu karet) dan *Life Bouy* (Ban bulat).

Merujuk atas kejadian tersebut penulis melakukan wawancara dengan Rinna Purba selaku Sekretaris Tim Panel Ahli di Kantor Pusat Mahkamah Pelayaran, terkait menanyakan tanggung jawab nahkoda dan pengangkut atas kecalakaan Kapal *Speed boat* Bintang Fajar. Menurut Ibu Rinna Kecelakaan kapal *Speed boat* Bintang Fajar terjadi karena kelalaian Nakhoda dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya yang mengakibatkan kematian. Nahkoda dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 i(sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah) sesuai dengan Pasal 302 ayat (3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengangkut pun dapat dimintakan pertanggung jawabannya dikarenakan adanya korban jiwa sehingga memberikan ganti rugi atas kecelakaan *Speed boat* Bintang fajar hal ini dikarenakan adanya kelalaiannya dikarenakan pengangkut tidak melengkapi akan alat keselamatan kapal.[9]

Maka dalam hal ini sebagai pemimpin kapal, Nahkoda harus mempertanggungjawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut.[10] Terkait pengangkut, pengangkut diminta pertanggung jawabannya jika kecelakaan tersebut terjadi akan kesalahannya tetapi ia dapat bebas dari tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut bukan karena kesalahannya.

Pembahasan

A. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kecelakaan *Speed boat* Bintang Fajar karena kelalaian Nahkoda di Pulau Kasuari (Studi Kasus Putusan Nomor 8 /Pid.b/2021/PN.LWK)

Berdasarkan Putusan Nomor 8/Pid.B/2021/PN. LWK, Kapal *Speed boat* Bintang Fajar tidak berjalan sebagaimana mestinya dikarenakan saat berjalannya pengangkutan dari pulau kasuari menuju pulau sonit dengan mengangkut 9 (Sembilan) penumpang, 1 (satu)

[8] Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufron AZ, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia". Bhirawa Law Journal, Vol. 2 No. 1 (Mei 2021), h.50.

[9] Rinna Purba, wawancara dengan sekertaris tim panel ahli pusat mahkamah pelayaran, 20 November 2022.

[10] Pasal 342 ayat (1), Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

nahkoda, 1 (satu) anak buah kapal mengalami sebuah kecelakaan yaitu terkena hantaman ombak 2 (dua) meter dan 2 (dua) menit kemudian kapal *speed boat* Bintang Fajar terbalik dan saat terjadinya kejadian, penumpang mencari alat keselamatan untuk menyelamatkan diri, akan tetapi jumlah alat keselamatan yang dimiliki hanya berjumlah 4 (empat) pelampung, tetapi yang diangkut berjumlah 11 (sebelas) orang sehingga dalam hal ini alat keselamatan yang dimiliki oleh kapal kurang dan tidak sesuai dengan jumlah yang diangkut, Kecelakaan tersebut mengakibatkan adanya 3 (tiga) korban jiwa yaitu Saudara Asgar Badalia, Saudara Ahmad Yusuf, Saudara Nursan dan 4 (empat) orang yang belum ditemukan yaitu saudara Robert, saudara Ilham,saudara Taqwa, saudara Asis Pataboga.

Tenggelamnya Kapal *speed boat* Bintang Fajar tidak terlepas akan kelalaian pengangkut dalam menjalankan tugasnya, sebab pengangkut sebelum kapal *speed boat* Bintang Fajar berlayar tidak memeriksa dan melengkapi akan alat keselamatan yang dimiliki yaitu kurangnya jumlah pelampung dan tidak terdapat life buoy atau ban pelampung renang, beserta *life raft* (sekoci darurat), serta tidak mengetahui bahwa nahkoda kapal *speed boat* tidak memiliki sertifikat mengemudi kapal.

Keselamatan kapal terpenuhi dengan persyaratan kelaiklautan kapal.[11] Kelaikan laut Kapal adalah suatu kapal yang akan berlayar telah terpenuhi syarat-syarat yang ada seperti keselamatan dari kapal itu sendiri, awak kapal, garis muat, muatan, kesejahteraan dari para awak kapalnya serta kesehatan setiap penumpang yang menaiki kapal, status dari hukum kapal yang akan berlayar, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan manajemen keamanan kapal agar bisa melakukan perjalanan di perairan tertentu.[12]

Dalam kasus ini pengangkut diwajibkan untuk memberikan tanggung jawab berupa ganti rugi terhadap keluarga korban.[13] Didasarkan pada pasal 40 ayat (1) Undang- Undang Pelayaran, pengangkut bertanggung jawab hal ini dikarenakan telah melakukan kelalaian karena alat keselamatan yang dimiliki oleh kapal tidak sesuai dengan jumlah penumpang, sehingga berdasarkan pasal 41 ayat (1) Undang-Undang pelayaran, pengangkut berkewajiban bertanggung jawab karena saat terjadi kecelakaan mengakibatkan adanya korban jiwa dan hilang tidak ditemukan.

Dalam menentukan tanggung Jawab pengangkut yang diberikan atas kecelakaan *Speed boat* Bintang Fajar menggunakan sistem tanggung jawab berdasarkan Pasal 41 Undang-Undang Pelayaran atas dasar praduga *Presumption of Liability* yang menyatakan bahwa sebagai pengangkut selalu dianggap untuk bertanggung jawab atas penyelenggaraan pengangkut tetapi dapat bebas dari kewajiban tanggung jawabnya dalam memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan apabila jika dapat membuktikan bahwa pengangkut tidak melakukan kesalahan sehingga dalam prinsip tersebut beban pembuktian ada pada pengangkut . Sifat prinsip *Presumption of Liability*adalah:

1. Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab karena didasarkan perjanjian pengangkutan,
2. Beban pembuktian ada pada pengangkut,
3. Antara pengangkut dan pengguna jasa angkutan terdapat perjanjian pengangkutan.[14]

Berdasarkan sistem tanggung jawab pengangkut *presumption of liability* bahwa pengangkut merupakan pihak pengangkut yang bertanggung jawab akan kecelakaan yang mengakibatkan kematian, hal tersebut didasarkan Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, Pada beban pembuktian, pengangkut melakukan kelalaian dikarenakan dengan tidak melengkapi alat keselamatan menyebabkan tidak semua penumpang mendapatkan alat keselamatan sehingga mengakibatkan adanya korban jiwa dan hilang tidak ditemukan

[11] Pasal 117 (1), Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
[12] Pasal 1 angka (3), Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
[13] Rinna Purba, wawancara dengan sekertaris tim panel ahli pusat mahkamah pelayaran, 20 November 2022.
[14] Elfrida R. Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, (Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media. 2020), h.32.

sehingga dalam hal ini pengangkut dinyatakan bersalah.

Terkait nahkoda atas perbuatannya melanggar ketentuan Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang pelayaran, yaitu Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh tahun) dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,- 00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Nakhoda Kapal *Speed boat* Bintang Fajar juga melanggar ketentuan Pasal 323 ayat (3) Undang-Undang Pelayaran yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar Mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar miliar ratus juta rupiah).

B. Bentuk Ganti Rugi Pengangkut Atas Kecelakaan *Speed boat* Bintang Fajar akibat kelalaian Nahkoda di Pulau Kasuari (Studi Kasus Putusan Nomor 8 /Pid.b/2021/PN.LWK)

Pengangkut kapal *Speed boat* Bintang Fajar melakukan kelalaian dikarenakan tidak melengkapi akan alat keselamatan penumpang dimana saat terkena hantaman ombak jumlah pelampung hanya berjumlah 4 (empat) orang saja sedangkan dalam kapal *Speed boat* Bintang Fajar berjumlah 11 (sebelas) orang sehingga saat terjadinya kecelakaan penumpang tidak semua mendapatkan alat keselamatan dan mengakibatkan adanya 3 (tiga) korban jiwa yaitu Saudara Asgar Badalia, Saudara Ahmad Yusuf, Saudara Nursan. idan 4 i(empat) orang yang belum ditemukan yaitu saudara Robert, saudara Ilham, saudara Taqwa, saudara Asis Pataboga.

Pengangkut berkewajiban bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut dikarenakan tidak dapat membuktikan bahwa kecelakaan yang terjadi bukan karena kesalahan pengangkut yang pada nyatanya kecelakaan disebabkan karena lalainya pengangkut. Kecelakaan tersebut timbul akibat pengoprasian kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Tanggung jawab yang diberikan kepada ahli waris korban berupa bentuk ganti rugi

Pengangkut bertanggung jawab dengan memberikan bentuk ganti rugi berupa uang sebesar Rp.5.000.000, (lima juta rupiah) kepada setiap ahli waris korban. Bahwa dalam Pemberian ganti rugi yang diberikan kepada ahli waris korban tersebut telah sesuai dengan Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, dimana pengangkut telah melakukan tanggung jawab dengan cara memberikan ganti rugi kepada ahli waris korban sebesar Rp.5.000.000,00,- (lima juta rupiah). 76 Namun, pemberian ganti rugi dalam Undang-undang Pelayaran dan peraturan yang berlaku tidak dijelaskan secara tegas mengenai batasan nominal besaran pemberian ganti rugi yang harus dilakukan oleh pengangkut. Maka dalam hal ini pemberian ganti rugi tersebut tidak bertentangan dengan Undang-Undang tentang Pelayaran dan peraturan yang berlaku.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan Putusan Nomor 8/Pid/B/2021/PN.LWK. H.Sudir Masengge selaku pengangkut lalai dengan tidak melengkapi pelampung yang disesuaikan dengan jumlah penumpang kapal Speed boat Bintang Fajar sehingga saat terjadi kecelakaan mengakibatkan 3 (tiga) orang meninggal dan 4 (empat) orang tidak berhasil ditemukan. Pengangkut terbukti melakukan kelalaian sehingga berkewajiban untuk bertanggung jawab kepada korban, sebagaimana diatur dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Tanggung jawab pengangkut sesuai dengan sistem tanggung jawab presumption of liability.
2. Bentuk ganti rugi pengangkut atas tenggelamnya Speed boat Bintang Fajar didasarkan oleh kewajiban pengangkut, dalam hal ini berkewajiban untuk bertanggung jawab atas

adanya pihak yang dirugikan. Dalam terjadinya kecelakaan adanya kelalaian yang dilakukan pengangkut yaitu tidak melengkapi alat keselamatan pada kapal sehingga mengakibatkan adanya korban jiwa dan korban yang hilang tidak ditemukan pada saat terjadinya kecelakaan. Pemberian ganti rugi yang diberikan kepada ahli waris korban telah sesuai dikarenakan pengangkut telah bertanggung jawab dengan memberikan bentuk ganti rugi berupa uang sebesar Rp.5.000.000,- (lima juta rupiah) kepada setiap korban ahli waris, Pemberian pembatasan nominal ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut tidak diatur secara tegas oleh Undang-Undang Pelayaran dan Peraturan yang berlaku.

Saran

1. Hendaknya Pengangkut sebelum kapal miliknya akan disewakan kepada penumpang yang diangkut sebaiknya memperhatikan kondisi dan kelengkapan akan keselamatan kapal sehingga kondisi kapal speed boat dalam keadaan laik laut dan kecelakaan dapat terhindari. Pengangkut tidak hanya bertanggung jawab memberikan ganti kerugian saja hendaknya diberikan sanksi tambahan seperti pembekuan izin.
2. Hendaknya pemberian ganti kerugian disesuaikan dengan kondisi atau keadaan yang dialami oleh korban. Oleh karena itu diharapkan pemerintah dapat membuat peraturan mengenai besaran nominal ganti rugi yang diberikan kepada penumpang atau ahli waris apabila mengalami kerugian yang disebabkan karena kecelakaan dalam kegaiatan pengangkutan laut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Elfrida R. Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, (Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media. 2020)

Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, (Jakarta: Ul Press, 2020).

Jurnal

Marten, Nober. Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang Di Laut. Jurnal Ilmiah Hukum Legal Opinion, Edisi 6, Volume 3. Tahun 2015.

Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufron AZ, Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia, Bhirawa Law Journal, Vol. 2 No. 1 (Mei 2021).

Muna, Zakyatul. Implementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra Kutaraja. Vol 5, No.5. Tahun 2021.

Samuel, Ronatio. Tanggung Jawab Nahkoda dalam hukum pelayaran. Jurnal Ilmiah Dunia Hukum. Vol 3, No.1. Tahun 2018.

Tatohi. Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal. Jurnal Ilmu Hukum Vol 2, No 2, Tahun 2022.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Wawancara

Rinna Purba, wawancara dengan sekertaris tim panel ahli pusat mahkamah pelayaran, 20 November 2022.