

JURNAL
TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN PERKAPALAN TERHADAP
PENGGUNA JASA ANGKUTAN PERAIRAN PEDALAMAN



Disusun Oleh :

Adam Setiawan

NPM :120511076

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Ekonomi dan Bisnis

UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

FAKULTAS HUKUM

2017

HALAMAN PENGESAHAN

JURNAL SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN PERKAPALAN TERHADAP
PENGGUNA JASA ANGKUTAN PERAIRAN PEDALAMAN**



Diajukan oleh :

Adam Setiawan

NPM :120511076

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Ekonomi dan Bisnis

Telah Disetujui oleh Dosen Pembimbing

Pada tanggal 8 Mei 2017

Dosen Pembimbing

Dr. Ign. Sumarsono Raharjo, S.H., M.Hum

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Hukum



Universitas Atma Jaya Yogyakarta

**FAKULTAS
HUKUM**

Fx. Endro Susilo, S.H., LL.M

TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN PERKAPALAN TERHADAP PENGGUNA JASA ANGKUTAN PERAIRAN PEDALAMAN

Adam Setiawan

Fakultas Hukum, Universitas Atma jaya Yogyakarta

Adamsetiawanmunif@gmail.com

Abstract

A research on legal liability of the Company of the ship against the freight inland marine related to application of the provision of act number 17 year 2008 concern to the cruise as an effort to protect the rights of service user and the obligation of ship owner.

The research type was normative legal which is focuses on positive form of legal norms and regulation. The data on this research used primary law and secondary legal material.

The responsibility born since the passengers or the cargo are on the ship until it arrive at the port destination. Beside, the ship need to meet the eligibility and safety requirements of the ship to avoid accident.

Keywords : legal liability, ship company, cargo, passengers

A. PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia adalah suatu bangsa yang ditakdirkan hidup terserak di beribu-ribu pulau yang membujur panjang dari Sabang disebelah barat sampai Merauke di ujung timur, serta melintang lebar dari kepulauan Taulud dan Miangas di sudut Utara sampai Pulau Rote di bagian Selatan, suatu bangsa yang hidup di tengah-tengah lautan dan samudera nan maha luas, yang berjumlah beratus juta banyaknya. Iklim yang sejuk nyaman, tanah yang subur serta kekayaan alam yang melimpah beraneka ragam tak ternilai harganya, merupakan modal yang tak ada taranya bagi bangsa Indonesia.¹

Indonesia dengan luas wilayah sekitar 7,7 juta kilometer persegi, dan terdiri atas 75 persen teritorial laut (5,8 juta km²) dan 25 persen teritorial daratan (1,9 juta km). Luas teritorial laut tersebut terdiri atas 2,8 juta km dan 0,3 juta km² laut territorial, serta 2,7 juta km² perairan nusantara (perairan kepulauan)

zona ekonomi eksklusif (ZEE).² Jumlah pulau besar dan kecil mencapai kurang lebih 17.548 buah. Potensi besar ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dengan teritorial laut terluas di dunia dan keseluruhan garis pantai sepanjang 80.791 km atau 50.494 mil.³ Dengan kondisi geografis sebagai negara maritim, maka Indonesia telah diakui dunia Internasional sebagai Negara bagian dalam ketentuan United Nations Convention on the Law of Sea 1982 yang sudah diratifikasi menjadi Undang-Undang No 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Conventions on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).⁴

Lebih lanjut, bahwa dengan kondisi berkembang pesatnya hubungan antar bangsa pada dewasa ini dimana Negara Indonesia terlibat di dalamnya, terutama di bidang perniagaan memaksakan negara kita untuk

¹Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerja sama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1981, *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Penerbit Bina cipta, Semarang, hlm. 27.

²M. Syamsudin, 2007, Urgensi Perlindungan Hukum Pelaut Indonesia Menghadapi Berbagai Permasalahan Global, Semarang: Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. II, No. 1, hlm. 1

³*Ibid.*

⁴M. Khoirul Huda, 2013, *Kapal Laut Dalam Industri Pelayaran Di Indonesia*, Penerbit Brilliant, Surabaya, hlm. 1.

berperan secara aktif dan positif dalam menjaga keamanan serta lancarnya arus perdagangan dunia. Untuk melaksanakan maksud tersebut kiranya pengangkutan di laut merupakan alat yang penting, disamping adanya pengangkutan udara, pengangkutan kereta api, pengangkutan perairan pedalaman dan pengangkutan di darat. Pengangkutan perairan pedalaman itu sebagian besar digunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dari satu pulau ke pulau yang lain atau dari kota yang satu ke kota yang lain di suatu pulau.⁵

Pengangkutan perairan adalah kegiatan mengangkut dan /atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung dan tidak berpindah-pindah (Pasal 1 angka 3 dan 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Selain itu, pengangkutan perairan juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia, Yaitu Buku II Bab V tentang perjanjian Carter Kapal: Bab V A tentang Pengangkutan Barang dan Bab V B tentang Pengangkutan Penumpang. Peraturan Undang-Undang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan-ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia sifat *lex generalis*.⁶

Pelaksanaan pengangkutan di laut, diperlukan sarana yang disebut dengan kapal,

Kapal sebagai demikian itu adalah merupakan unsur utama yang mempersatukan bangsa-bangsa menjadi suatu masyarakat besar dan luas yang hidupnya satu sama lain saling bergantung secara timbal balik. Pengangkutan menggunakan kapal merupakan salah satu sub sektor dari sektor perhubungan dan mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendorong kemajuan, perkembangan ekonomi dan pemersatu bangsa. Pengangkutan atau transportasi merupakan sarana utama di dalam kegiatan distribusi hasil-hasil produksi barang dan jasa. Untuk itu pengangkutan atau transportasi memerlukan suatu proteksi hukum yang dapat melindungi semua pihak baik perusahaan pengangkutan maupun pengguna jasa angkutan. Hubungan hukum antara perusahaan angkutan dan pengguna jasa angkutan haruslah transparan dan dituangkan dalam sebuah bentuk perjanjian pengangkutan. Hal ini diperlukan ketika para pihak terjadi suatu permasalahan hukum dan dengan adanya suatu perjanjian, berdasarkan Pasal 38 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang isinya, Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan, Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan, maka pertanggungjawaban akan lebih jelas.

sesuai dengan tujuan yang ada di Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran khususnya Pasal 3 huruf a, yaitu memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, maka setiap kapal wajib sudah mendapatkan izin kelayakan, sertifikat kapal atau surat kapal sebelum berlayar sesuai dengan Pasal 117 angka 3 Undang-Undang Tahun 2008.

2. METODE

⁵Wiwoho Soedjono, 1986, *Hukum Laut Khusus Tentang pengangkutan Barang*, Penerbit Liberty Yogyakarta, hlm. 2.

⁶Abdulkadir Muhamad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditiya Bakti, Bandung. hlm. 10.

Jenis penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif, yaitu suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya. Logika keilmuan dalam penelitian hukum normatif dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja ilmu hukum normatif, yaitu ilmu hukum yang objeknya hukum itu sendiri.⁷ Dalam penelitian hukum normatif ini dikaji norma-norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan, yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan kapal terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman dan kondisi kapal yang dianggap layak sebagai angkutan umum.

Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan (hukum positif), terdiri atas:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Staatsblad 1847 Nomor 23;
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum; Dagang. Staatsblad 1847 Nomor 23
- 3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia, Tahun 2008 Nomor 64 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849);
- 4) Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73. Sekertariat Negara Jakarta dan Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 3647);
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26 dan Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108);

- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95. Sekertariat Negara Jakarta dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227).
- 7) Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 13. Sekertariat Negara Jakarta dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 3929).
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 52 Tahun 2012 Tentang Alur-pelayaran Sungai dan Danau. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 1089).
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2013 tentang pengukuran kapal. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 283)
- 10) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 276)
- 11) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 272)

b. Bahan Hukum Sekunder

1. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis

⁷ Johnny Ibrahim, 2012, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, hlm. 57.

bahan-bahan hukum primer seperti misalnya yang diperoleh dari buku-buku (literatur), jurnal, tesis, artikel/makalah, website, maupun pendapat para ahli dan narasumber yang memberikan pendapat yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan kapal terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman dan kondisi kapal yang dianggap layak sebagai angkutan.

2. Narasumber di dalam penelitian ini adalah Perusahaan kapal atau pihak yang terkait dengan perkapalan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian Mengenai Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Kapal Perairan Pedalaman Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Jika Terjadi Kecelakaan:

Hasil Penelitian yang didapatkan, di PT. Pelayaran Kartika Samudra Adijaya dengan Bapak Eka Indra Jaya selaku Kepala Cabang, Mengenai Pengaturan Pertanggung jawaban perusahaan pengangkutan dalam Peraturan ini diatur secara spesifik, menurut Bapak Eka Indra Jaya, Perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kematian dan lukanya penumpang, hilangnya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan dan barang yang diangkut. Dalam prakteknya menurut narasumber, bahwa PT. Pelayaran Kartika Samudra telah mengetahui dengan jelas dan menerapkan ketentuan ini dalam setiap Perjanjian Pengangkutan Kapal, dimana pihak pengirim atau pengangkut peti kemas bertanggung jawab atas barang yang dikirim dalam peti kemas tidak melebihi batas kemampuan peti kemas dan memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang berlaku yang Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2001 tentang Perkapalan. Narasumber

juga menambahkan penjelasannya secara jelas bahwa Perusahaan pengangkutan bertanggung jawab atas muatan kapal yang dimuatnya, sesuai dengan data atau dokumen yang telah disepakati oleh penumpang atau pengguna jasa dengan perusahaan pengangkut barang. Di dalam prakteknya perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kematian dan lukanya penumpang, hilangnya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan dan barang yang diangkut. Dari penjelasan Narasumber terlihat bagaimana PT. Pelayaran kartika sudah mengikuti prosedur sesuai dengan aturan yang berlaku. Narasumber mengacu terhadap aturan yang ada di Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai berikut:

- a. Berdasarkan Pasal 40 angka (1), Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;
- b. Pasal 40 angka (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 disepakati
- c. Pasal 41 angka (1). Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai 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; atau d. kerugian pihak ketiga;
- d. Pasal 41 angka (2) 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;

beberapa hal yang ingin ditambahkan dan hasil analisisnya sebagai berikut:

Sebagaimana hasil penelitian yang didapat dari narasumber tidak dijelaskan secara jelas mengenai tata cara pertanggungjawaban dari perusahaan dan syarat-syarat, bila terjadi kecelakaan. Narasumber hanya memberikan penjelasan pertanggungjawaban perusahaan pengangkut sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 51, Tahun 2002 tentang Perkapalan, pada Pasal 100 sampai dengan Pasal 103. Pengaturan Pertanggung jawaban perusahaan pengangkutan dalam Peraturan ini secara spesifik dalam Pasal 100 sampai dengan Pasal 102, sebagai berikut :

- Pasal 100 :

Pengirim maupun pengangkut peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa barang yang dikirim dalam peti kemas sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak melebihi batas kemampuan peti kemas yang bersangkutan.

- Pasal 101 :

- (1) Pihak pengirim maupun pengangkut peti kemas harus bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas bersangkutan akan ditempatkan sedemikian rupa, sehingga peti kemas tersebut tidak memperoleh beban diluar kemampuannya.
- (2) Pengirim dan pengangkut peti kemas harus yang dinilai tidak laik, kecuali pada peti kemas tersebut terletak secara benar tanda persetujuan yang sah sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97.

(3) Pengangkut peti bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas yang dimuat dikapal telah memenuhi persyaratan pemuatan untuk terwujudnya kelaiklautan kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- Pasal 102 :

Dengan adanya ketentuan tersebut diatas maka luasnya tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang dan penumpang angkutan laut pelayaran niaga dalam praktek/ kebiasaan terdapat 2 (dua) macam⁸.

1. From tackle to tackle

Hal ini diartikan bahwa tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan atau penumpang dilepas di lambung kapal pelabuhan muat dan berakhir hingga pelabuhan tujuan.

2. From warehouse to warehouse

Artinya tanggung jawab pengangkut diawali semenjak barang masuk gudang shipping company pelabuhan muat berakhir hingga gudang shipping company di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim atau pemilik. Oleh karena itu menurut ketentuan Pasal 469 KUHD yang berbunyi untuk dicuri atau hilangnya barang bernilai/ *valueable goods* dan barang yang mudah rusak atau mendapatkan kerusakan menjadi tanggung jawabnya, sebab itulah ia menerima jasa angkutan sebagai imbalan prestasinya. Terkecuali tidaklah si pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya melainkan apabila tentang sifat dan barang itu tidak diberitahukan pengangkut secara wajar.

⁸Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 165

Terkait pembebasan tanggung jawab pengangkut juga ditegaskan dalam Pasal 470 KUHD yang menggariskan bahwa pengangkut berwenang untuk mensyaratkan bahwa ia tidak akan bertanggung jawab dari suatu jumlah tertentu atas tiap barang yang diangkut, kecuali bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan.

Selanjutnya terkait tanggung jawab tersebut, maka terdapat 2 (dua) faktor yang melahirkan adanya tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan kapal, yaitu tanggung jawab secara relatif maupun secara mutlak:⁹

a. Tanggung jawab secara relatif

Yaitu kerugian yang tidak dapat dicegah atau dihindarkan secara layak akibat dari badai/ topan yang luar biasa hingga kapal terkena karang, kandas di laut, di luar kekuasaan pengangkut meskipun ia berusaha secara layak, air laut tetap masuk ke ruang kapal. Karena topan itu menjadi rusak atau hilang hingga alat mekanisme tidak dapat bekerja lagi. Selain dari itu, akibat tidak sempurna atau tidak memenuhi syarat baik pengemasannya, pemberian merek dan label sehingga orang yang dengan cepat, mencukupi kebutuhan waktu mendesak tidak dapat memperlakukan secara baik terhadap barang itu akibat kurang jelas, kurang tanda/ labeling permintaan barang itu sendiri.

b. Tanggung jawab secara mutlak.

Ialah akibat kelalaian pengangkutan yang mempunyai kewajiban mutlak terhadap tanggungjawab :

- 1) Perbuatan mereka yang dikerjakan awak kapal dalam pengangkutan lalai tidak memenuhi kewajiban secara layak, baik disengaja ataupun tidak, melihara barang muatan sehingga tidak terdapat kerusakan, kehilangan dan kerugian lainnya.
- 2) Pengangkut tidak dibenarkan lalai memelihara alat-alat pengangkutan termasuk segala keperluan selama dalam perjalanan, baik itu disengaja ataupun tidak disengaja bahwa ia patut mengetahui syarat layak laut yang disinggung-singgung tersebut di atas yang diperlukan kapal selama dalam perjalanan.

Mengenai pendapat narasumber yang dipaparkan tentang perusahaan pengangkutan bertanggung jawab atas muatan kapal yang dimuatnya, adalah merupakan Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of liability*), yang menekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawab (Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

B. Hasil Penelitian Mengenai Persyaratan Kapal Perairan Pedalaman Yang Dianggap Layak Sebagai Alat Angkutan.

Kapal harus memiliki sertifikat, agar memenuhi syarat sebagai kapal angkutan barang atau sebagai angkutan penumpang. Menurut Narasumber persyaratan yang harus dipenuhi sebagai berikut:

⁹Soegijatna Tjakranegara, *Op.cit.*

1. Setiap perusahaan kapal sebelumnya harus melakukan pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal;
2. Persyaratan keselamatan kapal yang harus terpenuhi ada material, konstruksi, bangunannya, kemudian permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan yang mendukung ;
3. Sebelum melakukan pengerjaan terhadap kapal, para pemilik kapal harus memberikan perhitungan mengenai gambar rancang bangunan serta data kelengkapannya;
4. Kapal yang dinyatakan layak mendapatkan sertifikat dari menteri berupa sertifikat keselamatan, sertifikat keselamatan kapal terdiri dari :
 - a. Sertifikat keselamatan kapal penumpang
 - b. Sertifikat keselamatan kapal barang dan
 - c. Sertifikat kelaikan dan pengawasan kapal penangkap ikan

Kelayakan suatu kapal menurut Standard Internasional di atur oleh tiga organisasi dunia yang membidangi hal-hal yang terkait dengan keselamatan kapal, yaitu IMO (International Maritime Organization), ILO (International Labour Organization) dan ITU (International Telecommunication Union), Indonesia salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut dan telah meratifikasi konvensi-konvensinya. Sebagai konsekuensi dari keanggotaannya, Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut secara baik dan dibuktikan secara konkrit dalam suatu

sertifikasi melalui lembaga evaluasi independen, yang diselenggarakan setiap 5 tahun. Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi:

a. SOLAS 1974 (Safety Of Life At Sea) dan amandemen-amandemennya.

Yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratan-persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, crew dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan diatas khususnya konvensi internasional tentang SOLAS 1974 pada Chapter I s/d V, yang mencakup tentang:

- 1) Konstruksi kapal yang berhubungan dengan struktur, subdivisi dan stabilitas, instalasi permesinan dan instalasi listrik di kapal;
- 2) Konstruksi kapal yang berhubungan dengan kebakaran baik mengenai perlindungan kebakaran, alat penemu kebakaran dan alat pemadam kebakaran;
- 3) Pengaturan dan penggunaan alat keselamatan jiwa;
- 4) Perlengkapan alat komunikasi radio.
- 5) Alat-alat navigasi.

b. Marpo 173/78 dan protocol-protocolnya

Di dalam Marpol diatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia,

sampah, kotoran (sewage) dan pencemaran udara yang terdapat dalam annex Marpol tersebut. Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut adalah:

- 1) Sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (oil);
- 2) Sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran(sewage);
- 3) Sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah(garbage).

c. Load Line Convention 1966

Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya Certificate Load Line yang memenuhi aturan pada Load Line Convention (LLC 1966). Selain tiga konvensi tersebut diatas, masih terdapat beberapa regulasi internasional yang mengatur mengenai kelayakan suatu kapal yakni: Collreg 1972 (Collision Regulation), Tonnage Measurement 1966, STCW 1978 Amandemen 95, ILO No.147. Dari semua standard konvensi diatas disimpulkan bahwa untuk mencapai sasaran keselamatan jiwa di laut dapat diperlukan 4 (empat) kelompok persyaratan utama yaitu:

- a. Persyaratan kapal;
- b. Persyaratan SDM;
- c. Persyaratan pengoperasiannya;
- d. Pengaruh faktor external terhadap pengoperasian kapal

4. Kesimpulan

1. Ruang Lingkup tanggung jawab Perusahaan angkutan kapal perairan pedalaman terhadap pengguna jasa angkutan jika terjadi kecelakaan dalam praktek/ kebiasaan terdapat 2 (dua) macam tanggung jawab yaitu tanggung jawab semenjak barang muatan atau penumpang dilepas di lambung kapal pelabuhan muat dan berakhir hingga pelabuhan tujuan, dan diawali semenjak barang masuk gudang *shipping company* pelabuhan muat berakhir hingga gudang *shipping company* di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim atau pemilik. Terkait pembebasan tanggung jawab pengangkut juga ditegaskan dalam Pasal 470 WvK yang menggariskan bahwa pengangkut berwenang untuk mensyaratkan bahwa ia tidak akan bertanggung jawab dari suatu jumlah tertentu atas tiap barang yang diangkut, kecuali bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan. Selain di dalam Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, mengenai pertanggungjawaban ditegaskan di dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang perkapalan berdasarkan Pasal 40 yang menyebutkan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya dan 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 disepakati. Perusahaan pengangkut dapat dibebaskan dari beban pertanggung jawaban dengan persyaratan perusahaan pengangkut dapat membuktikan kerugian yang ada

bukan disebabkan oleh kesalahannya Pasal 41 angka 2 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

2. Kapal yang layak untuk melakukan pengangkutan harus dalam keadaan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, dimana dari semua standar tersebut disimpulkan bahwa syarat utamanya yaitu :
 - a. Persyaratan kapal;
 - b. Persyaratan SDM;
 - c. Persyaratan pengoperasiannya;
 - d. Pengaruh faktor external terhadap pengoperasian kapal.

5. REFERENSI

- Abdulkadir Muhamad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditiya Bakti, Bandung.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerja sama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1981, *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Bina cipta, Semarang,.
- Herman a. Carel Lawalata, 1993, *Kososemen dan Forwarding Agency Cet. I*, Jakarta : Aksara Baru.
- Johnny Ibrahim, 2012, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang.
- Komar Kantaatmadja, 1981, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, Alumni, Bandung.
- Khairunnisa, 2008, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Medan, Pasca Sarjana.
- Khoirul Huda M, 2013, *Kapal Laut Dalam Industri Pelayaran Di Indonesia*, Penerbit Brilliant, Surabaya.
- Purwosutjipto H.M.N, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana, Jakarta
- Ridwan Khairandy, 2013, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonseia*, Penerbit FH UII.
- Soekardono R, 1996, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Rajawali.
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta.
- Syamsudin M, 2007, *Urgensi Perlindungan Hukum Pelaut Indonesia Menghadapi Berbagai Permasalahan Global*, Semarang: Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. II, No. 1.
- Saefullah Wiradipradja E, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Penerbit liberty, Yogyakarta.
- Wiwoho Soedjono, 1986, *Hukum Laut Khusus Tentang pengangkutan Barang*, Penerbit Liberty Yogyakarta.

Peraturan Perundang-undangan dan Konvensi:

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Staatsblad 1847 Nomor 23 tentang Wetboek Van Koophandel Voor Indonesie

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Staatsblad 1847 Nomor. 23 Tentang Burgerlijk Wetboek

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia, Tahun 2008 Nomor 64. Sekertariat Negara. Jakarta.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Sekertariat Negara. Jakarta.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42. Sekertariat Negara. Jakarta.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73. Sekrtariat Negara. Jakarta.

Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26. Sekertariat Negara. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 52 Tahun 2012 Tentang Alur-pelayaran Sungai

dan Danau. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 1089).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayaran Penumpang Angkutan Laut. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 276)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 272)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2013 tentang pengukuran kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 283)

Load Line Convention 1966.

Marpol 173/78 dan protocol-protocolnya.

SOLAS 1974 (Safety Of Life At Sea) dan amandemen-amandemennya.

ILO No.147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga.

ILO Convention No.185 Tahun 2008 tentang SID (Seafarers Identification Document) yang telah diratifikasi berdasarkan UU No.1 Tahun 2009.

Sumber Lain:

Husseyin Umar M, 1994, Aspek Hukum Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Laut, Makalah

Hasil Wawancara dengan Perusahaan Kapal, Bapak Eka Indra Jaya, Tanggal 31 Oktober 2016, Pukul 13:00 Wita.