

PERTANGGUNGJAWABAN PENGUSAHA PENGANGKUTAN LAUT KETIKA MENGALAMI KEBOCORAN KAPAL

Boby Asmarinanda

CV. Tiga Berkah Utama

E-mail : bobyasmarinanda12@gmail.com

Abstract

The purpose of this research is to analyze what principles and responsibilities are ideal for Ship Owner when Passengers, Third Parties as Charterers and Ship Crew suffer losses when the operated ship experiences a vessel flooding. First, the transportation entrepreneur as the owner of the ship actually maintenance his ship on a regular basis based on the prevailing laws and regulations. Second, as a Passenger when experiencing a loss with the Transportation Entrepreneur, he can take legal action together (Class Action) with other passengers who are victims by filing a lawsuit with the BPSK (Consumer Dispute Resolution Agency) at the consumer's domicile. Meanwhile, third parties as ship charterers must pay attention to the Choice of Law and Choice of Forum which are used and agreed upon when the parties experience a dispute.

Keywords : *Accountability and Ship Flooding.*

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis prinsip dan pertanggungjawaban apa yang ideal digunakan oleh Pengusaha Pengangkutan Laut ketika Penumpang, Pihak Ketiga sebagai Pencarter dan Awak Kapal mengalami kerugian pada saat kapal yang dioperasikan mengalami kebocoran kapal. Pertama, pengusaha pengangkutan sebagai pemilik kapal benar-benar memelihara (maintenance) kapalnya secara berkala berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kedua, sebagai Penumpang ketika mengalami kerugian dengan Pengusaha Pengangkutan dapat melakukan upaya hukum litigasi bersama-sama (Class Action) dengan penumpang lain yang menjadi korban dengan mengajukan gugatan ke BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) di tempat kedudukan konsumen. Sedangkan, untuk pihak ketiga sebagai pencarter kapal dalam membuat kontrak harus memperhatikan Choice of Law dan Choice of Forum yang digunakan dan disepakati bersama ketika suatu saat para pihak mengalami perselisihan.

Kata Kunci : *Pertanggungjawaban dan Kebocoran Kapal.*

PENDAHULUAN

Kapal sebagai transportasi pengangkutan memiliki peran penting pada kegiatan ekonomi khususnya dalam perdagangan nasional ataupun internasional. Pentingnya pengangkutan tersebut tergambar pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri, serta dari dan ke luar negeri. Di samping itu, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Dalam hal pengangkutan melalui laut, digunakan sarana atau alat transportasi dengan menggunakan kapal laut untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dalam memindahkan muatan berupa barang dan maupun orang. Kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua belah pihak, yaitu pihak Pemberi Jasa Pengangkutan atau Pemilik Kapal (*Shipowner*) dengan Pemakai Jasa atau Penyewa (*Charters*). Dengan adanya

perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi Pemberi Jasa Pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD.

Dari adanya aktifitas pengangkutan dari kapal tersebut maka ada kemungkinan terjadinya kerugian baik itu kepada Penumpang, Pencarter dan bakhwan Awak Kapal itu sendiri. Hal tersebut juga dapat disebabkan oleh karena terjadinya kecelakaan kapal, Kecelakaan kapal tersebut dapat berupa Kapal Tenggelam, Kapal Terbakar, Kapal Tubrukan, dan Kapal Kandas. Namun timbul suatu pertanyaan bagaimana dengan hal kondisi dimana kapal mengalami Kebocoran, tidak menutup kemungkinan kebocoran terjadi sehingga menimbulkan kerugian pada berbagai pihak. Bahkan yang paling dikhawatirkan adalah apabila sampai muatan yang dibawa kapal tersebut sampai tumpah dan menimbulkan pencemaran lingkungan laut.

Jika dilihat pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Kecelakaan Kapal di Indonesia saat ini masih belum memasukan atau menyebutkan Kebocoran kapal sebagai suatu kecelakaan kapal. Padahal dilihat

dampaknya yang juga besar. Seharusnya Kebocoran Kapal dapat dimasukkan dalam undang-undang dan peraturan pelaksanaanya tersebut. Bahkan pada regulasi secara Internasional saja juga sudah menjelaskan bagaimana pertanggungjawaban yang dapat dilakukan ketika kapal mengalami kebocoran mengakibatkan pencemaran yaitu pada Pasal 192 *United Nations Convention on the Law of The Sea 1982* (UNCLOS 1982), menyatakan bahwa “Setiap negara harus menjaga lingkungan laut, yang berarti memberikan penekanan bahwa ekosistem laut merupakan bagian yang wajib dijaga dan dilestarikan oleh setiap negara”. Konvensi tersebut juga mengatur penyelesaian berupa pertanggungjawaban dan ganti kerugian atas pencemaran tersebut. Pengaturan mengenai pertanggungjawaban atas pencemaran lingkungan laut diatur dalam ketentuan Pasal 235 UNCLOS 1982.¹

Mengingat dampak yang ditimbulkan dari adanya kebocoran kapal ini cukup besar baik pada kerugian-kerugian yang timbul kepada para pihak yang terlibat. Maka timbul pertanyaan prinsip pertanggungjawaban apa yang tepat digunakan dalam hal pertanggungjawaban

Pengusaha Kapal dalam pengangkutan laut terhadap timbulnya kebocoran kapal.

PERUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah dalam penulisan tesis ini adalah sebagai berikut : Apa akibat hukum terhadap kebocoran kapal yang berakibat pada kerugian penumpang dan pihak ketiga pengguna jasa perkapalan ? dan Bagaimanakah bentuk pertanggungjawaban pengusaha pengangkutan laut ketika mengalami kebocoran kapal ?

PEMBAHASAN

HAK-HAK PENUMPANG DAN PIHAK KETIGA SEBAGAI PENGGUNA JASA PERKAPALAN

Penumpang dalam kegiatan perkapalan dapat diartikan sebagai Konsumen yang menggunakan Jasa dari Pelaku Usaha dalam hal ini ialah Pengangkut (Pengoperasi Kapal) dan Perusahaan Pelayaran (Pemilik Kapal). Jika dilihat dari sudut pandang Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Penumpang memiliki hak sebagai konsumen. Hal ini berdasarkan konsep Pasal 1 angka (2) Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan bahwa “Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam

¹ Novia Kusuma Ningsih. *Pertanggungjawaban Negara Terhadap Pencemaran Laut Timor Oleh Tumpahan Minyak Australia Berdasarkan UNCLOS III 1982 dan Hukum Lingkungan Internasional*. 2016. Artikel dalam “Jurnal Hukum”. No. 1. Vol. III, hlm. 2.

masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”. Dengan hak-hak konsumen yang disebutkan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa, hak konsumen adalah :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapat Advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak

sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;

9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Maka berdasarkan hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan Konsumen / Penumpang berhak untuk menerima kenyamanan, keamanan dan keselamatan selama berada diatas kapal hingga kapal tersebut sampai pada Pelabuhan tujuan. Lebih spesifik pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga menyebutkan dalam Pasal 40 ayat (1) yaitu, bahwa “Perusahaan angkutan perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.

Selanjutnya, Pihak Ketiga dalam hal perkapalan adalah Penyewa (*Charters*) kapal. Hak dan kewajiban Penyewa (*Charters*) kapal secara garis besar dapat ditemui dalam KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) dan Perjanjian Carter (*Charter Party*). Dalam menjalankan aktivitas pengangkutan laut, adakalanya Pemilik Muatan tidak memiliki kapal untuk mengantarkan muatannya yang dapat berupa barang/jasa ke tempat yang sudah diperjanjikan. Oleh sebab itu langkah yang tepat untuk diambil adalah dengan menyewa kapal, sehingga Pemilik Muatan tersebut dapat berubah menjadi Penyewa

(*Charters*) untuk menyewa kapal kepada Pemilik Kapal (*Ship Owner*) agar muatan yang dimilikinya dapat sampai ke tempat yang diperjanjikan.

Berdasarkan rumusan pengertian Carter tersebut, carter akan terjadi apabila telah tercapainya suatu kesepakatan antara kedua belah pihak, yaitu:²

- a. Pemilik kapal atau pengusaha kapal yang menyewakan ruangan kapal untuk pengangkutan.
- b. Pihak yang menyewa ruangan kapal untuk pengangkutan barang-barangnya atau untuk tujuan yang tidak dilarang peraturan perundang-undangan.

Dari adanya *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) merupakan bukti bahwa diantara Pemilik Kapal (*Ship Owner*) dan Penyewa (*Charters*) telah ada kesepakatan untuk menggunakan kapal yang disediakan oleh pemilik kapal dan pencarter bersedia membayar uang sewa. Dalam pembuatan *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) hendaknya selalu memuat ketentuan-ketentuan berikut ini :³

- a. Nama dan alamat dari pemilik kapal dan pencarter;
- b. Nama kapal dan hal-hal yang bersangkutan dengan kapal (Misalnya kecepatan kapal, bobot kapal, dll);

- c. Tempat dan waktu memuat barang dan/atau menaik turunkan penumpang;
- d. Jenis barang yang akan diangkut (untuk pengangkutan barang);
- e. Pemakaian kapal oleh pihak pencarter untuk tujuan yang sah;
- f. Syarat-syarat pengangkutan dan tanggungjawab dari masing-masing pihak;
- g. Pembatasan lalu lintas atau pelabuhan-pelabuhan yang akan di masuki;
- h. Prosedur pengajuan pemberitahuan tentang kesiapan kapal untuk berlayar dari Nakhoda;
- i. Biaya carter kapal dan syarat-syarat pembayarannya; Syarat-syarat lain tentang pembebasan dan syarat tambahan.

Selain ketentuan yang terdapat dalam perjanjian tersebut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) juga mensyaratkan beberapa ketentuan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh Pemilik Kapal (*Ship Owner*) dan Penyewa (*Charters*) dalam melakukan pembuatan *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter), yaitu dalam Pasal 459 dan Pasal 460

1. keadaan cukup terpelihara, cukup dilengkapi dan diberi anak buah kapal dan cocok untuk penggunaan seperti yang ditunjuk dalam *Charter Party*.

Dengan begitu dapat dikatakan bahwa hak wajib yang harus diterima oleh Pihak Ketiga sebagai Penyewa (*Charters*) adalah laiklautnya kapal yang akan dia sewa. Hal

² Sentosa Sembiring. 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*. Cet. I. Bandung : Nuansa Aulia., hlm. 84

³ *Ibid*., hlm. 85 – 86.

ini berdasarkan pada Pasal 459 dan 460 KUHD. Sehingga ada kewajiban oleh Pemilik Kapal (*Ship Owner*) tersebut untuk menjaga, merawat, dan memperbaiki armada kapalnya. Untuk hak-hak berikutnya dapat dilihat dalam *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) yang dibuat oleh kedua belah pihak yaitu Pemilik Kapal (*Ship Owner*) dengan Penyewa (*Charters*).

AKIBAT HUKUM PADA KERUGIAN PENUMPANG DAN PIHAK KETIGA PENGGUNA JASA PERKAPALAN KETIKA MENGALAMI KEBOCORAN KAPAL

Setelah mengetahui hak-hak Penumpang dan Pihak Ketiga sebagai pengguna jasa Perkapalan. Selanjutnya apa akibat hukum pada kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga sebagai pengguna jasa Perkapalan ketika kapal yang di gunakan mengalami kebocoran kapal. Kerugian dalam hukum perdata berarti dapat timbul dikarenakan dari adanya wanprestasi akibat dari suatu perjanjian atau dapat timbul dikarenakan dari adanya Perbuatan Melawan Hukum.⁴

Dalam pengertiannya wanprestasi dapat diartikan sebagai tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana ditentukan dalam perjanjian yang dibuat antara kreditur dengan debitur.⁵

Seorang debitur dikatakan lalai, apabila ia tidak memenuhi kewajibannya atau terlambat memenuhinya tetapi tidak seperti yang telah diperjanjikan.⁶

Sehingga berdasarkan pengertian wanprestasi tersebut terdapat konsep yang dapat dikatakan ketika seseorang tersebut telah melakukan wanprestasi, yaitu :⁷

1. Sama sekali tidak memenuhi prestasi.
2. Prestasi yang dilakukan tidak sempurna.
3. Terlambat memenuhi prestasi.
4. Melakukan apa yang dalam perjanjian dilarang untuk dilakukan.

Berdasarkan konsep wanprestasi tersebut maka wanprestasi terjadi dikarenakan adanya 2 (dua) kemungkinan, yaitu :

1. Keadaan Memaksa (*Overmach / Force Mejeure*).
2. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian.

Kerugian juga dapat ditimbulkan oleh Perbuatan Melawan Hukum, perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPperdata. Pasal 1365 KUHPperdata yang menjelaskan bahwa “tiap perbuatan melawan hukum, yang mendatangkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti

⁴ M.A. Moegni Djojodirjo. 1979. *Perbuatan Melawan Hukum*. Cet. I. Jakarta : Pradnya Paramita., hlm. 11.

⁵ Salim H.S. 2008. *Pengantar Hukum Perdata*

Tertulis (BW). Jakarta., hlm. 180.

⁶ Ahmad Miru. 2007. *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*. Jakarta : Rajawali Pers., hlm. 74.

⁷ *Ibid*.

kerugian tersebut”. Sedangkan pada Pasal 1366 KUHPdata menyebutkan “setiap orang bertanggungjawab, tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaiannya atau kurang hati-hatiannya”.⁸

Dengan begitu kita juga harus mengetahui juga bentuk-bentuk kerugian yang dapat dialami itu seperti apa. Secara teoritis ada 2 (dua) macam kerugian yang dikenal selama ini, yaitu :⁹

1. Kerugian pada umumnya (Kerugian atas kekayaan).
2. Kerugian idiil termasuk Kerugian Moril.

Apabila terjadi kebocoran kapal, Nakhoda selaku pimpinan tertinggi diatas kapal biasanya akan melakukan tindakan penyelamatan kapal agar mengurangi dampak besar berupa kapal dapat tenggelam dan Kandas. Berdasarkan Pasal 139 dan Pasal 244 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 139 mewajibkan Nakhoda “untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan”. Pasal 244 ayat (3) juga

menyebutkan bahwa “Nakhoda wajib melakukan tindakan pencegahan dan penyebarluasan berita kepada pihak lain apabila mengetahui di kapalnya, kapal lain, atau adanya orang dalam keadaan bahaya”. Seharusnya alangkah baiknya apabila terjadi kebocoran kapal pendekatan untuk mencari siapa yang bertanggung jawab ialah menggunakan prinsip pertanggungjawaban *Fault Based Liability* atau pertanggungjawaban yang didasarkan pada pembuktian unsur kesalahan. Bukan berarti kesalahan semata-mata ditujukan kepada awak kapal saja. Pasti juga ada aspek lainnya terlepas dari kapabilitas Anak Buah Kapal (ABK) dan Nakhoda, misalnya kelaikalatan kapal, kondisi cuaca, kelalaian aparat pemerintah di pelabuhan dan mungkin ada faktor lainnya yang saling memiliki keterkaitan dan dampak sehingga menimbulkan terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan konsep kerugian dan konsep kebocoran kapal tersebut, maka untuk menentukan akibat hukum kerugian yang dialami oleh Penumpang dan Pihak Ketiga dapat dilihat dari seberapa besarkah kebocoran kapal tersebut sehingga dapat digolongkan dalam konsep apakah kebocoran kapal tersebut Kebocoran Kapal Ringan atau Kebocoran Kapal Berat. Berikut akibat hukum dari adanya kebocoran kapal, yaitu :

⁸ Soesilo dan Pramudji R. 2008. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Cet. I. Surabaya : Rhedbook Publisher., hlm. 306.

⁹ Yurliani, S.Purwatiningsih, Zakiyah. 2010. *Perbuatan Melawan Hukum (Onrechtmatigedaad) Sebagai Dasar Gugatan*. Cet. I. Yogyakarta : Pustaka Felicha., hlm. 22.

Kebocoran Kapal Ringan

Pada konsep kebocoran kapal ringan ini dapat dilihat dari kondisi keadaan kapal dimana masuknya air ke dalam kompartemen yang berada pada bawah dek kapal akibat adanya kerusakan *Hull* (lambung kapal) dan/atau *Bottom* (bagian bawah kapal) tetapi jumlah atau volumenya tidak terlalu besar. Dalam konsep ini tidak terlalu mengganggu stabilitas kapal, namun apabila dibiarkan akan berdampak pada miringnya kapal, kerusakan yang membesar hingga tenggelamnya kapal. Oleh sebab itu, biasanya pada keadaan kapal seperti ini ada penanganan sendiri oleh Nakhoda dan kru kapal agar mengurangi jumlah banyaknya masuk air ke dalam kompartemen kapal tersebut.

Berdasarkan penanganan terhadap kategori kebocoran kapal ringan tersebut maka akan muncul akibat hukum kerugian bagi Penumpang dan Pihak Ketiga, yaitu dapat berupa :

1. Kerugian Idiil (kerugian moril) bagi Penumpang

Dalam hal ketika kapal yang ditumpangnya mengalami kebocoran ringan, maka penumpang akan mengalami kerugian waktu yaitu terlambatnya penumpang sampai pada pelabuhan tujuan sebagaimana telah dijadwalkan, mengalami rasa ketakutan ketika kapal yang di naikinya bocor sehingga ada kemungkinan kapal tenggelam dan adanya rasa trauma untuk

ingin naik kapal kembali. Dalam perkembangannya kerugian tidak hanya yang berkaitan dengan masalah kerugian berupa harta kekayaan belaka tetapi bagaimana halnya apabila seseorang merasa kehilangan rasa ketentraman / ketenangan hidup.¹⁰

Ketika melakukan tuntutan ganti kerugian berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara ada beberapa bentuk ganti rugi yang dapat dimohonkan diantaranya :¹¹

- a. Ganti kerugian atas kerugian dalam bentuk uang;
- b. Ganti kerugian atas kerugian dalam bentuk natura atau pengembalian keadaan pada keadaan semula;
- c. Pernyataan bahwa perbuatan yang dilakukan adalah bersifat melawan hukum;
- d. Larangan untuk melakukan suatu perbuatan;
- e. Meniadakan sesuatu yang diadakan secara melawan hukum;
- f. Pengumuman dari pada keputusan atau dan sesuatu yang telah diperbaiki.

2. Kerugian Idiil (kerugian moril) bagi Pihak Ketiga

Dalam hal ini pihak ketiga memiliki hubungan hukum dengan pemilik kapal yaitu dari adanya perjanjian sewa menyewa kapal (*charter party*). Didalam perjanjian

¹⁰ Yurliani, S.Purwatiningsih, Zakiyah. *Op. Cit.*, hlm. 23.

¹¹ *Ibid.*

tersebut Penyewa (*charters*) berhak menerima kapal yang disewa dari Pemilik Kapal (*ship owner*) dengan kondisi laiklaut, hal ini berdasarkan perintah undang-undang yaitu dalam Pasal 459 jo 460 KUHD.

Ketika kebocoran kapal diakibatkan karena adanya kerusakan yang dimungkinkan terdapatnya unsur kesengajaan atau kelalaian, maka didalam *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) Pihak Ketiga akan memberikan tenggang waktu masa perbaikan kapal kepada Pemilik Kapal, lamanya tenggang waktu tersebut didasarkan atas kesepakatan kedua belah pihak didalam perjanjian. Sebagai contoh didalam *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) Pasal 8 Perjanjian *Time Charter* untuk terjadinya kerusakan yang mengakibatkan kapal bocor dan segera untuk melakukan perbaikan, didalam perjanjian menyebutkan bahwa ¹² Apabila kapal mengalami kerusakan atau berpotensi mengalami kerusakan, sehingga tidak dapat beroperasi maka berlaku ketentuan-ketentuan sebagai berikut: Pihak Pertama wajib melakukan perbaikan dan/atau penggantian suku cadang (*spare part*) terhadap kapal atau menyediakan kapal pengganti dengan spesifikasi yang serupa dengan kapal, dalam waktu maksimal 3 x 24 jam setelah Pihak Pertama mendapat

pemberitahuan tentang kerusakan kapal dari Pihak Kedua (“Masa Perbaikan”).

Kebocoran Kapal Berat

Pada konsep kebocoran kapal berat ini dapat dilihat dari kondisi keadaan kapal dimana masuknya air ke dalam kompartemen yang berada pada bawah dek kapal akibat adanya kerusakan *Hull* (lambung kapal) dan/atau *Bottom* (bagian bawah kapal) dengan jumlah atau volumenya yang sangat besar. Pada konsep ini sangat mengganggu stabilitas kapal, sehingga sangat berdampak pada tenggelamnya kapal. Oleh sebab itu, biasanya pada keadaan kapal seperti ini penanganan perbaikan sudah tidak dapat dilaksanakan sendiri lagi oleh Nakhoda dan kru kapal. Akan tetapi segera melakukan prosedur keadaan darurat berupa mengkandaskan kapal (apabila memungkinkan terdapat pelabuhan dan/atau pulau terdekat) dan meninggalkan kapal dengan menggunakan alat keselamatan yang berada diatas kapal seperti *Lifeboat* (Sekoci), *Inflatable Liferaft* (Rakit Penolong), *Lifejacket* (Rompi Pelampung), *Lifebuoy* (Pelampung) dan lainnya. Sebelum meninggalkan kapal Nakhoda akan menginformasikan kondisi kapalnya yang mengalami kebocoran yang berdampak pada tenggelamnya kapal ke pihak Pelabuhan terdekat, Pemilik kapal,

¹² Ibid., hlm. 8.

Pencarter dan ke kapal-kapal yang beroperasi dekat dengan kapalnya.

Berdasarkan penanganan terhadap kategori kebocoran kapal berat tersebut maka akan muncul akibat hukum kerugian bagi Penumpang dan Pihak Ketiga, yaitu dapat berupa :

1. Kerugian Atas Kekayaan bagi Penumpang

Posisi penumpang sebagai konsumen dari penggunaan jasa transportasi kapal, menjadikan penumpang memiliki hak-hak sebagai konsumen seperti disebutkan dalam undang-undang perlindungan konsumen. Ketika penumpang mengalami kerugian maka kerugian penumpang tersebut berhak mendapat ganti rugi oleh pelaku usaha dalam hal ini adalah pemilik kapal. Kerugian yang dialami penumpang ketika mengalami kebocoran kapal berat adalah hilangnya harta benda atau dapat dikatakan hilangnya kekayaan yang dimiliki penumpang karena ikut dengan tenggelamnya kapal.

Pada kondisi seperti ini penumpang memiliki hak ganti rugi berdasarkan undang-undang perlindungan konsumen. Dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menjelaskan tentang tanggungjawab pelaku usaha, yang menyebutkan bahwa :

a. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

b. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Oleh sebab itu, bila terjadi kecelakaan kapal yang melibatkan penumpang seperti ini Pemilik Kapal juga harus benar-benar memenuhi aturan terkait Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Hal ini wajib dipenuhi oleh Pemilik Kapal agar penumpang dapat memperoleh hak-hak sebagai seorang konsumen, karena tiket dapat dikatakan sebagai bukti asuransi antara penumpang dengan pengangkut ketika kapal terjadi kecelakaan. Serta pada Peraturan pemerintah inilah mengatur besaran ganti rugi yang nantinya akan diterima penumpang.

2. Kerugian Atas Kekayaan bagi Pihak Ketiga

Ketika kebocoran kapal diakibatkan karena adanya kerusakan yang

dimungkinkan terdapatnya unsur kesengajaan atau kelalaian, maka didalam *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) Pihak Ketiga akan memberikan tenggang waktu masa perbaikan kapal kepada Pemilik Kapal, lamanya tenggang waktu tersebut didasarkan atas kesepakatan kedua belah pihak didalam perjanjian. Namun ketika perbaikan tersebut melebihi masa tenggang waktu yang diberikan maka Pemilik Kapal akan dikenakan *Down Time* atau denda diluar perhitungan sewa akibat keterlambatan operasional. Sebagai contoh didalam Pasal 8 ayat (1) *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) untuk terjadinya kerusakan yang mengakibatkan kapal bocor dan segera untuk melakukan perbaikan, didalam perjanjian menyebutkan bahwa :¹³ Apabila kapal mengalami kerusakan atau berpotensi mengalami kerusakan, sehingga tidak dapat beroperasi maka berlaku ketentuan- ketentuan sebagai berikut:

a. Pihak Pertama wajib melakukan perbaikan dan/atau penggantian suku cadang (*spare part*) terhadap kapal atau menyediakan kapal pengganti dengan spesifikasi yang serupa dengan kapal, dalam waktu maksimal 3 x 24 jam setelah Pihak Pertama mendapat pemberitahuan tentang kerusakan kapal dari Pihak Kedua (“Masa Perbaikan”).

b. Apabila jangka waktu perbaikan atau penggantian kapal sebagaimana dimaksud butir (a) diatas melebihi Masa Perbaikan, maka selisih waktu yang ada tidak diperhitungkan sebagai Harga Sewa / “Down Time”.

c. Ketentuan tentang Masa Perbaikan sebagaimana diatur dala Pasal 8 ayat (1) perjanjian ini, tidak berlaku untuk keadaan dimana kapal tidak dapat beroperasi akibat tidak terpenuhinya syarat dan ketentuan formal operasional sesuai ketentuan hukum yang berlaku, termasuk namun tidak terbatas pada tidak berlakunya surat-surat kapal dan/atau habisnya masa berlaku surat-surat kapal.

Namun lain halnya untuk akibat hukum kerugian akibat kebocoran kapal berat yang mengakibatkan tenggelamnya kapal. Untuk mengantisipasi hal tersebut antara Penyewa (*charters*) dan Pemilik Kapal (*ship owner*) harus mengansuransikan kapal serta muatan kapal tersebut. Pada Pasal 41 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

¹³ *Ibid.*

Berdasarkan kewajiban para pihak dalam angkutan di perairan berdasarkan undang-undang tersebut, maka didalam *Charter Party* (Perjanjian / Akta Carter) wajib memasukan ketentuan untuk saling mengasuransikan kapal serta muatannya,

BENTUK-BENTUK PERTANGGUNGJAWAB-AN DALAM HUKUM

Secara umum, prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut :¹⁴

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Fault Based Liability*)

Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367 KUHPerdata. Secara umum, asas tanggung jawab ini dapat diterima karena adil bagi orang yang berbuat salah untuk mengganti kerugian bagi pihak korban. Dengan kata lain, tidak adil jika orang yang tidak bersalah harus mengganti kerugian yang diderita orang lain.

Perkara yang perlu dijelaskan dalam prinsip ini adalah definisi tentang subjek pelaku kesalahan yang dalam doktrin hukum dikenal asas *vicarious liability* dan *corporate liability*. *Vicarious liability* mengandung pengertian, majikan bertanggung jawab atas kerugian pihak lain yang ditimbulkan oleh orang atau karyawan yang dibawah pengawasannya. *Corporate*

liability memiliki pengertian yang sama dengan *vicarious liability*. Menurut doktrin ini, lembaga yang menaungi suatu kelompok pekerja mempunyai tanggung jawab terhadap tenaga yang diperkerjakannya.¹⁵

2. Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab (*presumption of liability*)

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Apabila pihak tergugat tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka ganti rugi tidak akan diberikan.¹⁶ Berkaitan dengan prinsip tanggung jawab ini, dalam doktrin hukum pengangkutan dikenal 4 (empat) variasi :

- a. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau ia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
- b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat membuktikan, ia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
- c. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika ia dapat

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ E. Suherman. 2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)*. Bandung : Mandar Maju, hlm. 37.

¹⁴ Celina Tri Siwi Kristiyanti. *Op. Cit.*, hlm. 92.

membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya

d. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan penumpang atau kualitas barang yang tidak baik.

3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut. Ada yang mengatakan tanggung jawab mutlak adalah prinsip yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Sebaliknya tanggung jawab absolut adalah tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya¹⁷

Tanggung jawab perdata merupakan suatu instrumen hukum perdata dalam konteks penegakan hukum untuk mendapatkan ganti kerugian pada kasus tersebut. Asas tanggung jawab mutlak merupakan salah satu jenis pertanggungjawaban Perdata (*Civil Liability*).¹⁸

BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN PENGUSAHA PENGANGKUTAN LAUT KETIKA MENGALAMI KEBOCORAN KAPAL

Dalam melaksanakan prestasinya berdasarkan undang-undang, Pemilik kapal (*ship owner*) atau pengangkut memiliki tanggung jawab pada setiap operasional

pengangkutan baik itu barang dan/atau penumpang. Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”. Dengan begitu artinya baik itu barang ataupun penumpang berhak mendapatkan perlindungan hukum dari perusahaan pengangkutan. Bentuk pertanggungjawab-an pengusaha pengangkutan laut berarti memberikan perlindungan hukum baik itu kepada penumpang dan/atau pencarter kapal. Perlindungan hukum identik dengan jaminan hak dan kewajiban dalam suatu perjanjian antara kedua belah pihak.¹⁹ Perlindungan hukum digunakan dalam upaya melindungi kepentingan pihak-pihak dalam suatu perjanjian yang sah secara hukum. Adapun bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan laut dibagi atas dua yaitu Perlindungan Hukum Preventif dan Perlindungan Hukum Represif.²⁰

Berikut bentuk perlindungan hukum sebagai bentuk pertanggungjawaban keselamatan pengusaha pengangkutan laut

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Salim H.S. 2008. *Op. Cit.*, hlm. 45.

¹⁹ Wibowo Soedjono. 1993. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*. Jakarta : Bina Aksara., hlm. 42.

²⁰ Wibowo Soedjono. 1983. *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*. Jakarta : Bina Aksara., hlm. 16.

bagi penumpang, pencarter kapal dan awak kapal :

1. Perlindungan Hukum Preventif (Pencegahan)

Perlindungan hukum preventif adalah tindakan yang dilakukan oleh pihak pengangkutan laut sebelum penyimpangan sosial terjadi agar suatu tindak pelanggaran dapat diredam atau dicegah. Berikut bentuk pertanggungjawaban yang diberikan oleh Pengusaha Pengangkutan secara *Preventif* :

a. Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan kepada Penumpang

Untuk kapal yang mengangkut penumpang, sebelum membeli tiket penumpang akan mendapatkan sosialisasi dalam bentuk pengarahan kepada penumpang agar dapat membeli tiket pada tempat yang disediakan tidak melalui calo karena bersifat illegal dan berdampak pada asuransi ketika kapal mengalami kecelakaan. Selain itu, juga dapat memberikan bimbingan kepada penumpang dalam hal mendapatkan keselamatan sebelum kapal diberangkatkan, diantaranya arahan dalam penggunaan pelampung dan sekoci agar dapat digunakan sebagaimana mestinya jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan pada saat melakukan perjalanan laut.²¹

b. Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan kepada Pihak Ketiga (Pencarter Kapal)

Sedangkan perlindungan hukum preventif bagi pencarter sebagai pihak penyewa kapal dari pemilik kapal, dapat dilihat dari kewajiban Pemilik Kapal yang harus memelihara (*maintenance*) keselamatan kapalnya dengan baik sebelum kapal itu diserahkan kepadapihak pencarter. Hal ini disebutkan dalam undang-undang, bahwa hak wajib yang harus diterima oleh Pihak Ketiga sebagai Penyewa (*Charters*) adalah laiklautnya kapal yang akan dia sewa. Hal ini berdasarkan pada Pasal 459 dan 460 KUHD, sehingga ada kewajiban oleh Pemilik Kapal (*Ship Owner*) tersebut untuk menjaga, merawat, dan memperbaiki armada kapalnya.

c. Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan kepada Awak Kapal (Pekerja Diatas Kapal)

Untuk perlindungan hukum preventif bagi awak kapal adalah pada saat proses penerimaan pekerja diatas kapal yang diselenggarakan oleh Perusahaan Pelayaran. Pengusaha pengangkutan dalam proses ini harus memenuhi persyaratan berdasarkan Pasal 145 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang menyebutkan bahwa “setiap orang dilarang memperkerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan”. Hal ini juga

²¹ *Ibid.*, hlm. 11.

diperjelas dalam Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan “setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional”. Hal ini wajib dilakukan agar meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal karena kurang terampilnya awak kapal yang bekerja diatas kapal tersebut.

Selain itu pada faktor pemeliharaan (*maintenance*) kapal juga harus dipenuhi. Kapal sebagai lingkungan tempat kerja yang diberikan perusahaan selaku pemilik kapal kepada para pelaut selaku para pekerjanya. Dengan adanya konsep antara pemberi kerja dan pekerja disini menjadikan adanya hubungan atasan dan bawahan atau dapat dikatan sebagai hubungan fungsional. Perusahaan pelayaran sebagai pemilik kapal mengharuskan kapal-kapal yang menjadi tanggung jawabnya agar tetap laik laut atau layak berlayar. Kelaiklautan kapal disini berarti bahwa kapal dalam jangka waktu yang telah ditentukan harus secara terus-menerus dipelihara sehingga memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Dalam Pasal 124 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa “Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal

di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal”.

Berdasarkan bunyi peraturan perundang-undangan tersebut artinya mengharuskan para pelaku usaha perkapalan selaku pemilik kapal agar tetap memelihara kapalnya sehingga memenuhi persyaratan keselamatan kapal, namun akan lain halnya jika pemilik kapal tidak melakukan pemeliharaan kapal / dok kapal secara berkala tersebut. Maka akan menjadikan kapal tersebut bukanlah tempat yang aman untuk para pelaut atau para pekerja dilaut bekerja diatas kapal. Hal seperti inilah yang menjadi persoalan ketika terjadi kerusakan pada konstruksi kapal disaat kapal sedang berlayar, maka pertanggungjawaban seolah-olah di bebankan kepada Nakhoda kapal selaku pengoperasi kapal.

Mengapa pemeliharaan kapal ini menjadi poin utama yang wajib dilakukan oleh Pemilik Kapal. Karena, banyak aspek yang dapat dirugikan ketika kapal yang tidak dipelihara mengalami kerusakan berupa kebocoran kapal bahkan mengakibatkan kapal tenggelam.

Pertama, akibat dari kebocoran kapal yang tidak dipelihara tersebut membuat terjadinya kecelakaan kapal sehingga berdampak pada penumpang yang kehilangan harta bendanya akibat kapal tenggelam. Kedua, akibat kebocoran kapal

ini juga berdampak pada pihak pencarter atau penyewa kapal dimana pencarter mengalami kerugian rusak, hilang, musnahnya barang muatan yang dibawa kapal tersebut. Dengan demikian maka pihak pemilik kapal juga ikut mendapat kerugian karena kapal miliknya juga ikut tenggelam. Yang Ketiga, adalah kerugian pada aspek pekerja. Karena, pelaut atau para pekerja diatas kapal juga akan terancam jiwanya ketika kapal yang dioperasikan tidak laiklaut.

2. Perlindungan Hukum Represif (Perbaikan)

Perlindungan hukum represif adalah suatu tindakan aktif yang dapat dilakukan oleh pihak pengangkutan laut pada saat penyimpangan sosial terjadi, agar penyimpangan yang sedang terjadi dapat dihentikan, yang meliputi tanggungjawab atas keselamatan penumpang sebagai obyek dalam perjalanan laut.²² Berikut bentuk pertanggungjawaban yang diberikan oleh Pengusaha Pengangkutan secara *Represif* :

a. Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan kepada Penumpang

Bentuk perlindungan hukum represif adalah memberikan jaminan keselamatan penumpang dalam bentuk asuransi yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam hal terjadi suatu transaksi antara penumpang

dan jasa pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk perikatan dalam hal ini adalah tiket. Dengan adanya program asuransi inilah maka ada jaminan keselamatan penumpang berupa ganti kerugian. Terkait asuransi ini disebutkan dalam Pasal 530 ayat (1) KUHD jo Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Dalam Pasal 530 ayat (1) KUHD menyebutkan bahwa “Penumpang boleh menuntut supaya kepadanya oleh pengangkut diberikan suatu karcis perjalanan”.

Ketika dalam penyelesaian tidak menemukan kesepakatan perihal jaminan keselamatan dan ganti kerugian, maka penumpang dapat menempuh jalur hukum, apabila pihak perusahaan pengangkutan laut tidak menghiraukan keluhan yang dialami penumpang, maka upaya hukum yang ditempuh bisa melalui pengadilan (litigasi) atau diluar pengadilan (non-litigasi) atas kesepakatan bersama mereka misalnya konsiliasi, mediasi, negosiasi dan arbitrase.²³

Untuk penyelesaian melalui pengadilan (litigasi) penumpang juga bisa menyelesaikannya melalui BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen). Karena

²² Wibowo Soedjono. 1999. *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*. Yogyakarta : Liberty., hlm. 12.

²³ M. Husyen dan Umar. 1999. *Menuju Hukum Angkutan Laut Nasional*. Jakarta : BPHN., hlm. 15.

penumpang memiliki hak-hak sebagai konsumen pengguna jasa yang tersedia di masyarakat, hal ini berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dengan begitu maka penumpang yang merasa permasalahannya tidak menemukan kesepakatan dapat mengajukan tuntutan berdasarkan Pasal 23 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan bahwa “Pelaku usaha yang menolak dan/atau tidak memberi tanggapan dan/atau tidak memenuhi ganti rugi atas tuntutan konsumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) dapat digugat melalui badan penyelesaian sengketa konsumen atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen”.

b. Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan kepada Pihak Ketiga (Pencarter Kapal)

Sedangkan perlindungan hukum represif bagi pencarter sebagai penyewa kapal adalah dasar perikatan yang mereka buat yaitu adanya perjanjian antara kedua belah pihak dalam hal ini perjanjian sewa menyewa kapal. Berdasarkan perjanjian yang dibuat secara sah dapat berlaku seperti undang-undang bagi mereka yang membuatnya sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1338 KUHPerdata.

Ketika salah satu pihak tidak melaksanakan prestasinya berdasarkan syarat dari kontrak tersebut maka pihak tersebut dapat dikatakan sebagai wanprestasi. Wanprestasi dapat diartikan sebagai tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana ditentukan dalam perjanjian yang dibuat antara kreditur dengan debitur.²⁴ Seorang debitur dikatakan lalai, apabila ia tidak memenuhi kewajibannya atau terlambat memenuhinya tetapi tidak seperti yang telah diperjanjikan.²⁵

Dari definisi diatas dapat diartikan bahwa para pihak dalam membuat kontrak harus memasukan unsur-unsur hak dan kewajiban masing-masing pihak juga memasukan *Choice of Law* dan *Choice of Forum* apa yang akan digunakan ketika para pihak nantinya terjadi perselisihan. Sebagai contoh dalam kontrak sewa menyewa kapal berikut ini, para pihak sepakat memasukan pasal dengan maksud untuk menyelesaikan perselisihan. Pasal 12 Perjanjian *Time Charter* No. 004 / DML / SHIP / 03 / 2021 yang menyebutkan bahwa “Apabila dikemudian hari timbul perselisihan antara Para Pihak maka keduanya sepakat untuk menyelesaikan secara musyawarah dan kekeluargaan. Namun apabila dalam waktu maksimal 30

²⁴ Salim H.S. *Op. Cit.*, hlm. 180.

²⁵ Subekti. 2007. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Jakarta : PT. Arga Printing., hlm. 146.

(tiga puluh) hari musyawarah tersebut tidak terdapat kesepakatan dalam penyelesaian maka Para Pihak sepakat untuk menyelesaikannya di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat”.

Berdasarkan hal tersebut maka perlindungan hukum represif pada pencarter ketika terjadi wanprestasi adalah dapat diperoleh dari upaya hukum diluar pengadilan (non-litigasi) dapat berupa mediasi, konsoliasi, negosiasi dan arbitrase tergantung kesepakatan kedua belah pihak. Namun ketika tidak menemukan titik penyelesaian maka para pihak sepakat dapat menggunakan upaya hukum melalui pengadilan (litigasi) dalam hal ini adalah Pengadilan Negeri Jakarta Pusat sebagai *Choice of Forum* dan menggunakan hukum Indonesia karena kontrak dan Pengadilan yang disepakati adalah hukum Indonesia sebagai *Choice of Law*.

c. Pertanggungjawaban Pengusaha Pengangkutan kepada Awak Kapal (Pekerja Diatas Kapal)

Ketika kapal yang dioperasikan oleh Awak Kapal mengalami kebocoran. Maka pada aspek ini, sering kali Pemilik Kapal (*ship owner*) menyalahkan para pelaut atau para pekerja diatas kapal karena tidak profesional atau tidak sesuai prosedur kerja. Sehingga kapal yang dioperasikan mengalami kerusakan dengan dalil menggunakan Pasal 249 Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa “Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain”.

Peraturan lain yang secara mendasar menjelaskan adanya hubungan antara Majikan selaku pemilik kapal atau perusahaan kepada para pekerjanya atau Nakhoda dan Anak Buah Kapal yaitu berdasarkan dalam Pasal 1367 ayat (3) KUHPerdara yang berbunyi “Majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka didalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya”.

Berdasarkan ketentuan tersebut Majikan dan mereka yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusan mereka, bertanggung gugat atas Perbuatan Melawan Hukum bawahannya, apabila :²⁶

1. Bawahan harus melakukan Perbuatan Melawan Hukum;
2. Bawahan harus ada unsur kesalahan;
3. Harus ada hubungan sub ordinasi antara majikan dan bawahan;

²⁶ Yurliani, S.Purwatiningsih, Zakiah. 2010. *Perbuatan Melawan Hukum (Onrechtmatigedaad) Sebagai Dasar Gugatan*. Cet. I. Yogyakarta : Pustaka Felicha, hlm. 35.

4. Harus ada hubungan fungsional antara mereka.

PENUTUP

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa : Akibat hukum kerugian dari terjadinya kebocoran kapal yang dialami penumpang dan pihak ketiga sebagai pencarter kapal dapat dilihat berdasarkan jenis kebocoran kapal tersebut, yaitu kebocoran kapal ringan atau kebocoran kapal berat. Dalam kebocoran kapal ringan penumpang dan pihak ketiga mengalami kerugian idiil (kerugian moril), pada kerugian ini penumpang dan pihak ketiga mengalami kerugian waktu dan kurangnya kepercayaan. Sedangkan, pada kebocoran kapal berat penumpang dan pihak ketiga mengalami kerugian atas kekayaan (kerugian materiil). Pada kerugian ini penumpang kehilangan harta benda selama kebocoran, sedangkan pihak ketiga mengalami hilangnya serta rusaknya muatan kapal miliknya akibat kapal tersebut mengalami kebocoran hingga tenggelam.

Bentuk pertanggungjawaban pengusaha pengangkutan laut berarti memberikan perlindungan hukum baik itu kepada penumpang, pihak ketiga sebagai pencarter kapal dan awak kapal sebagai pekerja yang diperkerjakan diatas kapal oleh pemilik kapal. Perlindungan hukum digunakan dalam upaya melindungi kepentingan

pihak-pihak dalam suatu perjanjian yang sah secara hukum. Adapun bentuk perlindungan hukum dalam aktivitas pengangkutan dibagi menjadi dua yaitu Perlindungan Hukum Preventif dan Perlindungan Hukum Represif.

Adapun saran-saran yang dapat dikemukakan sebagai berikut : Hendaknya sebelum terjadinya kebocoran kapal pengusaha pengangkutan sebagai pemilik kapal benar-benar memelihara (*maintenance*) kapalnya secara berkala berdasarkan peraturan perundang-undangan. Sedangkan, untuk pihak pemerintahan terkait seperti Syahbandar benar-benar memeriksa kapal sebelum menerbitkan sertifikat atau dokumen kapal untuk kelengkapan kapal berlayar. Sehingga meminimalisir terjadinya kebocoran kapal yang menimbulkan kerugian baik bagi penumpang, pihak ketiga sebagai pencarter hingga awak kapal yang bekerja diatas kapal.

Hendaknya penumpang juga mengerti haknya sebagai konsumen. Ketika penyelesaian perselisihan dengan pengusaha perkapalan melalui upaya hukum non-litigasi tidak berhasil, maka dapat menempuh upaya hukum litigasi dengan mengajukan gugatan ke BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) di tempat kedudukan konsumen. Namun karena penumpang dikapal tidak sendiri

yang menjadi korban, para penumpang yang menjadi korban tersebut dapat melakukan gugatan *Class Action* secara bersama-sama. Hal ini dijelaskan dalam Pasal 46 ayat (1) huruf (b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sedangkan, untuk pihak ketiga sebagai pencarter kapal dalam membuat kontrak harus memperhatikan *Choice of Law* dan *Choice of Forum* yang digunakan dan disepakati bersama ketika suatu saat para pihak mengalami perselisihan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asikin Zainal. 2012. *Pengantar Tata Hukum Indonesia*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Djojodirjo M.A. Moegni. 1979. *Perbuatan Melawan Hukum*. Cet. I. Jakarta : Pradnya Paramita.
- E. Suherman. 2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)*. Bandung : Mandar Maju.
- H.S Salim. 2008. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. Jakarta.
- Kristiyanti Celina Tri Siwi. 2008. *Hukum Perlindungan konsumen*. Jakarta : PT. Sinar Grafika.
- Marzuki Peter Mahmud . 2016. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta : Kencana.
- Miru Ahmad. 2007. *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*. Jakarta : Rajawali Pers.
- M. Husyen dan Umar. 1999. *Menuju Hukum Angkutan Laut Nasional*. Jakarta : BPHN.
- PT. Dutabahari Menara Line dan PT. Indo Oil Sejahtera. 2021. *Perjanjian Time Charter*. No. 004/DML/SHIP/03/2021.
- Sembiring Sentosa. 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*. Cet. I. Bandung : Nuansa Aulia.
- Soedjono Wibowo. 1983. *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*. Jakarta : Bina Aksara.
- _____. 1993. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*. Jakarta : Bina Aksara.
- _____. 1999. *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*. Yogyakarta : Liberty.
- Soegeng Wartini. 1988. *Pendaftaran Kapal Indonesia*. Cet. I. Bandung : PT. Eresco.
- Soeroso. 2011. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta : PT. Sinar Grafika.
- Soesilo dan Pramudji R. 2008. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Cet. I. Surabaya : Rhedbook Publisher.
- Subekti. 2007. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Jakarta : PT. Arga Printing.
- Sunggono Bambang. 1996. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Yurliani, S.Purwatiningsih, Zakiyah. 2010. *Perbuatan Melawan Hukum (Onrechtmatigedaad) Sebagai Dasar Gugatan*. Cet. I. Yogyakarta : Pustaka Felicha