

PENYELESAIAN GANTI RUGI ATAS KECELAKAAN KAPAL DI INDONESIA DALAM PERSPEKTIF TANGGUNG JAWAB PERDATA

Achmad Jauhari

Universitas Kristen Indonesia Jakarta

Email:

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini, yaitu: (1) Apakah hasil dari analisis tanggung jawab perdata dalam penyelesaian ganti rugi atas kecelakaan kapal di Indonesia. (2) Bagaimana perbandingan pertimbangan Hakim melalui Putusan Pengadilan Negeri dengan Putusan Mahkamah Pelayaran terhadap Kasus tersebut. jenis penelitian yang diangkat merupakan Penelitian Yuridis Normatif (penelitian hukum kepustakaan). Adapun sumber data dalam penelitian ini yaitu data sekunder. Data sekunder adalah data-data yang diperoleh dari studi kepustakaan. Data sekunder dalam bidang hukum dipandang dari sudut kekuatan mengikatnya dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier Penelitian ini menggunakan pendekatan kasus (case approach) dan pendekatan undang-undang (statua approach). Metode analisis yang digunakan adalah metode normatif kualitatif, yakni penelitian dengan menguraikan kondisi maupun fakta-fakta tentang objek penelitian. Adapun hasil penelitian ini yaitu, Perspektif Tanggung Jawab Perdata dalam Penyelesaian Ganti Rugi atas Kecelakaan Kapal di Indonesia (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri dan Putusan Mahkamah Pelayaran) dapat disimpulkan bahwa Putusan Mahkamah Pelayaran hanya bersifat limitatif yaitu tidak menyebutkan mengenai ganti rugi Perusahaan Pelayaran kepada pemilik barang, dikarenakan kompetensi dan yuridiksi yang dimiliki Mahkamah Pelayaran sangat terbatas.

Kata Kunci: Kecelakaan Kapal, Tanggung Jawab Perdata, Pengangkutan Laut.

Abstract

Two formulations of problems in this study, namely: (1) What are the results of civil liability analysis in settling compensation for ship accidents in Indonesia. (2) How does the judge's judgment through the District Court Decision compare with the Shipping Court Decision on the case. The type of research raised is Normative Juridical Research (literature law research). The source of data in this study is secondary data. Secondary data are data obtained from literature studies. Secondary data in the field of law viewed from the point of binding strength can be divided into 3 (three), namely primary legal material, secondary legal material, and tertiary legal material This research uses a case approach (case approach) and a legal approach (statua approach). The analysis method used is a qualitative normative method, namely research by describing conditions and facts about the object of research. The results of this study, namely, the Perspective of Civil Responsibility in the Settlement of Compensation for Ship Accidents in Indonesia (Case Study of District Court Decisions and Shipping Court Decisions) can be concluded that the Shipping Court Decision is only limited, that is, it does not mention the compensation of Shipping Companies to the owner of the goods, because the competence and jurisdiction possessed by the Shipping Court is very limited.

Keywords: Ship Accidents, Civil Liability, Sea Freight.

How to cite:	Achmad Jauhari (2024) Penyelesaian Ganti Rugi atas Kecelakaan Kapal di Indonesia dalam Perspektif Tanggung Jawab Perdata, (5) 1,
E-ISSN:	2722-5356
Published by:	Ridwan Institute

Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia terdiri dari ribuan pulau yang tersebar diseluruh wilayahnya. Luas wilayah perairan lautnya yang 2/3 dari total wilayah keseluruhannya, menjadikan kapal sebagai alat Transportasi laut yang sangat penting untuk menghubungkan semua pulau-pulau dalam kegiatan ekonomi masyarakatnya (Kadarisman, Yuliantini, & Majid, 2016). Pengangkutan laut adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana seorang pengangkut mengikatkan dirinya untuk melaksanakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan selamat (Rahmadita & Nurbaiti, 2019).

Pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal laut diatur dalam Buku kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat: "KUHD") title VA Pasal 466 KUHD tentang pengangkutan barang dan title VB Pasal 521 KUHD tentang pengangkutan orang. Kegiatan-kegiatan pengangkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia biasa disebut dengan "Pelayaran" (Purba, 2005).

Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di wilayah perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan dalam wilayah maritim (Suyudi, 2017). Hal tersebut jelaslah tertuang dalam aturan yang berlaku melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disingkat: "UU Pelayaran"). Undang-Undang Pelayaran diterbitkan agar tidak terjadinya kekosongan hukum sesuai dengan prinsip asas legalitas dan juga penerapan aturan hukum yang berlaku karena dalam pelaksanaan kegiatan Pelayaran tersebut masih banyak terjadi kecelakaan laut yang disebabkan beberapa faktor antara lain faktor kesalahan manusia, faktor teknis serta faktor kondisi alamnya yang tidak dapat dihindari.

Kecelakaan kapal dengan berbagai penyebabnya secara ekonomi akan dapat merugikan pemilik barang karena kerusakan atau hilangnya barang yang diangkut dan secara hukum pidana adanya kemungkinan hilangnya nyawa penumpang atau krew kapal itu sendiri (Sinaga, Bintang, & Adi, 2014). Oleh karenanya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur tentang kecelakaan kapal yang didefinisikan sebagai kejadian yang terjadi di atas kapal dan berpotensi membahayakan nyawa manusia atau keselamatan kapal, seperti kapal terbakar, tenggelam, bertabrakan, atau kandas.

Kecelakaan kapal merupakan suatu kejadian yang dapat menimbulkan kerugian yang besar baik bagi penumpang, awak kapal, maupun pemilik kapal (Prasetya, 2019). Dalam hukum perdata, terdapat prinsip tanggung jawab perdata yang menetapkan bahwa setiap orang bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri (Ridwan, 1992). Dalam konteks kecelakaan kapal, prinsip ini berlaku bagi pemilik kapal yang bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kelalaian pihaknya.

Di Indonesia, kecelakaan kapal yang mengakibatkan kerugian seringkali menimbulkan permasalahan terkait penyelesaian ganti rugi. Putusan pengadilan negeri dalam hal ini menjadi salah satu sarana penyelesaian sengketa yang sering digunakan.

Namun, dalam prakteknya, terdapat beberapa kasus di mana putusan pengadilan negeri tidak dapat memberikan keadilan bagi pihak yang dirugikan.

Dalam kasus kecelakaan kapal, sering kali terjadi kerugian baik secara materiil maupun non-materiil. Oleh karena itu, perlu adanya penyelesaian ganti rugi bagi pihak yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal tersebut. Penyelesaian ganti rugi dapat dilakukan melalui jalur perdata atau pidana, tergantung pada jenis kecelakaan dan kerugian yang dialami (Salim & Sh, 2021).

Dalam konteks penyelesaian ganti rugi atas kecelakaan kapal di Indonesia, perlu dipahami mengenai tanggung jawab perdata yang dimiliki oleh pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal tersebut. Tanggung jawab perdata merujuk pada tanggung jawab hukum yang berkaitan dengan pelanggaran perjanjian, pengabaian kewajiban, atau tindakan kelalaian (Harahap, 2017).

Dalam penelitian ini, akan dilakukan analisis terhadap perspektif tanggung jawab perdata dalam penyelesaian ganti rugi atas kecelakaan kapal di Indonesia. Studi kasus putusan pengadilan negeri akan digunakan untuk memperoleh pemahaman yang lebih baik mengenai penyelesaian sengketa terkait kecelakaan kapal dalam konteks tanggung jawab perdata. Penelitian ini akan membahas beberapa faktor yang dapat mempengaruhi penyelesaian sengketa terkait kecelakaan kapal, seperti peran pengadilan negeri dalam menyelesaikan sengketa, prosedur penyelesaian sengketa, serta aspek-aspek hukum lain yang terkait dengan penyelesaian sengketa terkait kecelakaan kapal.

Kapal yang mengalami kecelakaan biasanya disebabkan oleh faktor cuaca buruk, kapal yang kelebihan muatan, atau kapal yang tidak memenuhi standar kelaklantan. Ada dua penyebab umum terjadinya kecelakaan kapal dalam pelayaran di Indonesia. Yang pertama adalah kondisi armada kapal yang digunakan untuk transportasi, karena keamanan pada armada kapal tersebut tidak memenuhi standar yang baik.

Selain itu, armada kapal yang digunakan di Indonesia biasanya berasal dari negara lain dan kemudian dibeli oleh Perusahaan Pelayaran di Indonesia. Kapal bekas tersebut biasanya sudah tua dan tidak memenuhi standar kelaiklantan, serta perawatannya kurang baik. Faktor ini dikategorikan sebagai faktor internal, karena penyebab kecelakaan berasal dari kondisi kapal tersebut.

Faktor kedua adalah terkait dengan operasional penggunaan kapal tersebut. Faktor ini muncul karena kurangnya pengawasan keselamatan pelayaran dari otoritas yang bertanggung jawab. Faktor kedua ini termasuk dalam kategori eksternal, karena kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor luar yang benar-benar mempengaruhi keselamatan dan keamanan kapal. Selain penyebab dari keadaan-keadaan yang telah disebutkan, kecelakaan kapal juga bisa disebabkan dari kesalahan manusia (human error) walaupun disebabkan dari faktor alam (Annisa & Nurbaiti, 2020).

Semua pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran bertanggung jawab atas kecelakaan kapal yang terjadi. Tanggung jawab ini tidak hanya terletak pada pemerintah, tetapi juga pada syahbandar, nahkoda, pemilik atau operator kapal, petugas pandu laut, badan usaha pelabuhan, UPT, dan marine inspector (Karunia, 2022).

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

Maka dari hal tersebut, peneliti tertarik untuk menganalisis secara hukum mengenai tanggung jawab secara perdata melalui studi kasus putusan pengadilan dengan nomor Putusan Nomor: 6/Pdt.G/2021/PN Pbl. Kasus ini terjadi antara PT Rejeki Samudera Makmur yang dalam Putusan Pengadilan Negeri ini menjadi sebagai Penggugat, melawan Jala Karya Sukses Abadi sebagai Tergugat I, Sue Tie sebagai Tergugat II (Nakhoda) dan Taufik sebagai Tergugat III (anak buah kapal). Dimana dalam hal ini Kapal milik Penggugat yang sedang berlayar di laut membawa barang produksi berupa ikan bertabrakan dengan kapal milik Tergugat I yang dalam keadaan kosong.

Melalui Putusan Pengadilan Negeri Penggugat dimenangkan dan Para Tergugat dihukum dengan harus membayar kerugian sekitar Rp. 6 Milyar, namun Pada Putusan Bandingnya, malah Tergugat yang dimenangkan, hingga akhirnya pada Putusan Mahkamah Pelayaran Penggugat dan Tergugat hanya dihukum tidak dapat berlayar selama beberapa bulan. Melalui Putusan Pengadilan Negeri hingga kasasi, masih terlihat belum jelas bagaimana tanggung jawab secara perdata oleh Para Tergugat.

Keputusan Mahkamah Pelayaran yang terlambat diputuskan, menyebabkan putusan kasasi lebih memberatkan kesalahan kepada Nakhoda MV Sanjaya fisherindo yang dihukum dengan penahanan ijazah selama 2 bulan dibandingkan dengan nakhoda Kapal Motor Jala Karya Sukses yang hanya dihukum 1 (satu) bulan menggambarkan tingkat kesalahan masing-masing nakhoda. Oleh karenanya, pemilik dari KM Sanjaya Fisherindo mengajukan tuntutan kepada Mahkamah Pelayaran melalui pengadilan Jakarta timur atas Putusan Hakim Mahkamah Pelayaran melalui Kementerian Perhubungan dengan Keputusan Mahkamah Pelayaran Nomor: HK.212/14/IX/MP.022 Tentang Kecelakaan Tubrukan Antara KM Jala Karya Sukses Abadi dengan KM Sanjaya Fisherindo di sekitar Perairan laut Banda-Maluku.

Rumusan masalah: 1) Apakah hasil dari analisis tanggung jawab perdata dalam penyelesaian ganti rugi atas kecelakaan kapal di Indonesia (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri No: 6/Pdt.G/2021/PN Pbl dan Putusan Mahkamah Pelayaran No: HK. 212/14/IX/MP.022)? 2) Bagaimana perbandingan pertimbangan Hakim melalui Putusan Pengadilan Negeri dengan Putusan Mahkamah Pelayaran terhadap Kasus tersebut (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri No: 6/Pdt.G/2021/PN Pbl dan Putusan Mahkamah Pelayaran No: HK. 212/14/IX/MP.022)?

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perspektif tanggung jawab perdata dalam penyelesaian ganti rugi atas kecelakaan kapal di Indonesia dengan menggunakan studi kasus putusan pengadilan negeri. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih baik tentang tanggung jawab perdata dalam konteks kecelakaan kapal dan dapat memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelesaian sengketa terkait kecelakaan kapal di Indonesia.

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang diangkat merupakan Penelitian Yuridis Normatif (penelitian hukum kepustakaan). Penelitian yuridis normatif merupakan suatu metode penelitian hukum yang fokus pada analisis terhadap norma-norma hukum yang ada dalam sistem hukum tertentu (Huda & S HI, 2021). Metode ini bertujuan untuk mengkaji aspek normatif dari hukum, yaitu norma-norma, prinsip-prinsip, aturan-aturan, dan peraturan-peraturan yang mengatur hubungan hukum dalam suatu masyarakat atau sistem hukum.

Dalam penelitian yuridis normatif, peneliti akan melakukan analisis dan interpretasi terhadap dokumen-dokumen hukum seperti undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan pengadilan, dan literatur hukum lainnya. Tujuan dari penelitian ini, yaitu apakah hasil dari analisis tanggung jawab perdata dalam penyelesaian ganti rugi atas kecelakaan kapal di Indonesia.

Adapun sumber data dalam penelitian ini yaitu data sekunder. Data sekunder adalah data-data yang diperoleh dari studi kepustakaan dengan cara mengutip, menyalin dan menganalisis asas-asas hukum, teori-teori hukum, doktrin serta peraturan yang berlaku.

Penelitian ini dimaksudkan untuk mendapatkan data-data sekunder, yaitu Soemitro (1990):

- a. Bahan-bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, diantaranya peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, traktat dan lain-lain yang berkaitan dengan tanggungjawab hukum atas terjadinya kecelakaan Kapal yakni KUHD, KUHPperdata dan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Bahan-bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, berupa buku-buku yang memiliki korelasi dengan penelitian tesis ini.
- c. Bahan-bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum.

Guna dari pendekatan penelitian adalah agar mudah memecahkan suatu permasalahan sebagai suatu petunjuk pada permasalahan yang akan dibahas, sehingga dalam penelitian ini terbagi beberapa pendekatan sebagai berikut: a) Pendekatan Kasus (Case Approach). b. Pendekatan Undang-Undang (Statuta Approach):

Pengumpulan data sekunder di kepustakaan dilakukan dengan memilah-milah literatur hukum yang ada dan mengelompokkannya sesuai dengan objek bahasan pada penelitian. Metode analisis yang digunakan adalah metode mormatif kualitatif, yakni penelitian dengan menguraikan kondisi maupun fakta-fakta tentang objek penelitian.

Fakta hukum ini dianalisis dengan berbagai undang-undang, teori serta doktrin atau pendapat pakar hukum yang bertujuan untuk mencari jawaban atas masalah yang akan dibahas lebih lanjut. Pendekatannya lebih bersifat abstrak-teoritis, yang artinya semua data disusun kemudian dilakukan analisis berdasarkan kategorisasi masalah atau temuan dengan menggunakan pola piker sesuai kontekstual.

Hasil dan Pembahasan

Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212./14/IX/MP.2022 Tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan Antara KM Jala Karya Sukses Abadi dengan KM Sanjaya Fisherindo di Sekitar Perairan Laut Banda-Maluku

Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa penyebab dari kecelakaan tubrukan antara KM Jala Karya Sukses Abadi dengan KM Sanjaya Fisherindo disebabkan karena kedua kapal tidak melaksanakan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972 dengan benar, petugas jaga memiliki kewenangan terbatas pada saat bernavigasi, dan kemampuan petugas jaga yang tidak memadai dalam bernavigasi serta pengawakan yang tidak sesuai dengan ketentuan Sertifikat Keselamatan Kapal (Hidayat, Miskadi, & Murtikusuma, 2022).

Mahkamah Pelayaran dalam putusannya juga berpendapat bahwa upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Nahkoda KM Jala Karya Sukses Abadi Kurang dapat diterima alasan-alasannya, sebaliknya alasan-alasan dalam upaya penyelamatan yang dilakukan oleh Nahkoda KM Sanjaya Fisherindo diterima oleh Mahkamah Pelayaran. Selanjutnya, mengenai kesalahan dan kelalaian yang dilakukan, pertimbangan dari Mahkamah pelayaran yaitu Nahkoda KM Jala Karya Abadi tidak dapat diterima karena tidak sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*) sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 342 KUHD, alinea pertama yang berbunyi: “Nahkoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik”. Begitu pula dengan alasan dari Nahkoda KM Sanjaya Fisherindo juga tidak dapat diterima. Adapun hal-hal yang meringankan dan memberatkan terhadap kedua Nahkoda Kapal tersebut yaitu serupa, dengan uraian sebagai berikut:

Hal-Hal yang Meringankan: a) Terduga Nahkoda belum pernah mengalami kecelakaan kapal sebelumnya dan belum pernah dihukum karena kesalahannya dalam menjalankan profesi sebagai Nahkoda; b) Terduga bersikap kooperatif dalam memberikan keterangan dalam sidang dan tidak berbelit-belit. c) Terduga Nahkoda merupakan tulang punggung dalam keluarga dan tidak ada keahlian lain selain sebagai pelaut.

Hal-Hal yang Memberatkan: Tidak Ada.

Adapun selanjutnya yaitu, Amar Putusan Mahkamah Pelayaran HK.212./14/IX/MP.2022 Tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan Antara KM Jala Karya Sukses Abadi dengan KM Sanjaya Fisherindo Di Sekitar Perairan Laut Banda-Maluku, sebagai berikut:

Atas dasar kenyataan-kenyataan dan fakta-fakta tersebut di atas, berdasarkan ketentuan Pasal 373 a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 249, Pasal 251, Pasal 253 ayat (1) dan ayat (2) UU/17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 31 huruf d, Pasal 37 dan 38 ayat (2) PP Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Pasal 48 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan dengan mempertimbangkan hal-hal yang

meringankan dan yang memberatkan. Adapun amar Putusan Mahkamah Pelayaran yaitu sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa tubrukan antara KM Jala Karya Sukses Abadi dengan KM Sanjaya Fisherindo pada tanggal 18 Januari 2021 pukul 02.24 WIT di sekitar Perairan Laut Banda-Maluku, pada posisi 06o 46,708' S/125 26, 908' T, adalah disebabkan oleh faktor manusia dikarenakan Nahkoda KM Jala Karya Sukses Abadi dan Nahkoda KM Sanjaya Fisherindo tidak cermat dalam bernavigasi dan menghindari bahaya tubrukan.
2. Menyatakan Terduga Nahkoda KM Jala Karya Sukses Abadi telah lalai melaksanakan kecakapan pelaut yang baik (Good Seamanship) dalam memenuhi kewajibannya sesuai Amanah Pasal 342 KUHD, karena menempatkan petugas jaga navigasi yang tidak memiliki pengetahuan cukup tentang bernavigasi di laut, sehingga kapal tidak menerapkan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, aturan 5, aturan 14, aturan 17 dan membatasi kewenangan petugas jaga dalam bernavigasi yang menyebabkan terjadinya tubrukan.
3. Menyatakan Terduga Nahkoda KM Sanjaya Fisherindo telah lalai melaksanakan kecakapan pelaut yang baik (Good Seamanship) dalam memenuhi kewajibannya sesuai Amanah Pasal 342 KUHD, karena menempatkan petugas jaga navigasi yang tidak memiliki pengetahuan cukup tentang bernavigasi di laut, sehingga kapal tidak menerapkan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) Tahun 1972, aturan 5, aturan 8, aturan 14, aturan 15, aturan 16 dan aturan 24 serta membatasi kewenangan petugas jaga dalam bernavigasi yang menyebabkan terjadinya tubrukan.
4. Menghukum Terduga Nahkoda KM Jala Karya Sukses Abadi, atas nama Saudara Sui Tie selama jangka waktu 1 (satu) bulan
5. Menghukum Terduga Nahkoda KM Sanjaya Fisherindo, atas nama Saudara Yanto selama jangka waktu 2 (dua) bulan.

Analisis Perbandingan Putusan Pengadilan Negeri dengan Putusan Mahkamah Pelayaran

Dalam putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212./14/IX/MP.2022 Tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan Antara KM Jala Karya Sukses Abadi dengan KM Sanjaya Fisherindo Di Sekitar Perairan Laut Banda-Maluku, tidak menyebutkan mengenai ganti rugi Perusahaan Pelayaran kepada pemilik barang, dikarenakan kompetensi dan yuridiksi yang dimiliki Mahkamah Pelayaran sangat terbatas.

Mahkamah Pelayaran hanya sebatas menjatuhkan hukuman yang bersifat administratif terhadap seorang Nahkoda. Cara yang dapat dilakukan oleh pihak yang merasa dirugikan yaitu dengan mengeklaim asuransi dikarenakan dalam Pasal 41 ayat (3) dan Pasal 54 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan pengangkut berkewajiban untuk mengangsuransikan tanggung jawabnya. Apabila nantinya pihak yang dirugikan merasa kurang puas atas ganti rugi yang di berikan oleh perusahaan asuransi, maka pihak yang dirugikan bisa mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri dengan dasar putusan Mahkamah Pelayaran.

Bagi pihak yang merasa dirugikan (pemilik kapal, operator kapal, pemilik muatan kapal, dan penumpang kapal) dengan adanya suatu peristiwa kecelakaan kapal, tentunya keputusan-keputusan yang sifatnya administratif seperti menjatuhkan skorsing terhadap Nakhoda atau pemimpin kapal, bukan sesuatu yang penting. Bagi pihak ini yang terpenting adalah bagaimana agar kerugian yang ditimbulkan oleh peristiwa itu dapat diberikan kompensasi atau ganti rugi. Mahkamah Pelayaran memang tidak dimaksudkan untuk dapat memecahkan masalah-masalah seperti ini, sehingga masalah ganti rugi merupakan yurisdiksi dari badan peradilan umum.

Putusan Mahkamah Pelayaran tentang teknis nautis memang memiliki kegunaan bagi perkembangan Hukum Maritim, misalnya: a) Putusan tersebut merupakan keterangan ahli tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal; b) Sebagai dasar pertimbangan hukum dalam suatu perkara pidana yang timbul dari suatu peristiwa kecelakaan kapal; c) Sebagai dasar untuk mengajukan gugatan/klaim ganti rugi perdata bagi pihak yang dirugikan.

Keberadaan Mahkamah Pelayaran di Indonesia bermula dari pembentukan Raad van Tucht atau "Dewan Tata Tertib" yang ditetapkan dengan Ordonantie Nomor 119 Tahun 1873. Dewan ini mempunyai tugas dan fungsi: a) Menetapkan ketentuan-ketentuan rumah tangga dan tata tertib di kapal-kapal Hindia Belanda; b) Melakukan pemeriksaan terhadap sebab-sebab kecelakaan kapal, jika terdapat dugaan dan disertai dengan alasan kuat bahwa peristiwa atau bencana atas suatu kapal terjadi karena kelalaian atau kesalahan nakhoda atau perwira kapal yang terkait.

Untuk menyempurnakan tata cara pengenaan sanksi administratif, pemerintah telah mengeluarkan PERMENHUB No. 30 Tahun 2022, BN 2022/No. 1031, 8 Halaman tentang tata cara pemeriksaan kecelakaan kapal dengan mengubah PERMENHUB No. PM 6 Tahun 2020 tentang tatacara pemeriksaan kecelakaan kapal dengan dasar hukum UU No. 17 Tahun 2008; PP NO. 9 Tahun 2019; PERPRES No. 23 Tahun 2022; PERMENHUB No. 6 Tahun 2020; PERMENHUB No.3 Tahun 2021; PERMENHUB No. 17 Tahun 2022.

Meskipun sudah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, sesungguhnya yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran di Indonesia sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin, atau dalam bahasa UU No. 17 tahun 2008 "...bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan...". Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal, antara lain menjatuhkan sanksi berupa hukuman/tindakan administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, di dalam kasus-kasus (Nasional, 2012).

Dalam peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1998 tentang Kecelakaan Kapal dinyatakan tugas Mahkamah Pelayaran, sebagai berikut: a) mempelajari sebab-sebab terjadi kecelakaan kapal untuk menentukan apakah ada kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesional kepelautan yang dilakukan nakhoda atau pemimpin kapal dan awak kapal lainnya. b) menetapkan hukuman administratif pada nakhoda atau

pemimpin kapal dan/atau awak kapal lainnya yang memiliki ijazah yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia yang melakukan perbuatan kekeliruan atau kelalaian dalam menjalankan standar profesional kepelautan.

Dalam kaitan hal-hal tersebut, Mahkamah Pelayaran hanya memberikan sanksi administratif yang dapat berupa teguran tertulis, penangguhan sementara ijazah pihak yang bersalah, setelah melalui proses persidangan di muka Mahkamah termasuk tata cara pembuktian dan kesaksian.

Dari uraian tersebut di atas mengenai status dan kewenangan Mahkamah Pelayaran dapatlah disimpulkan bahwa Mahkamah Pelayaran memiliki kewenangan secara limitatif dan tidak bersifat eksekutorial seperti kewenangan Majelis Hakim sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman. Sehingga apabila ada pihak yang merasa dirugikan tidaklah dapat melakukan penuntutan pada Mahkamah Pelayaran, pihak tersebut dapat melakukan penuntutan pada Pengadilan Negeri dengan tuntutan atau gugatan perdata ganti rugi.

Selain itu juga dapat disimpulkan bahwa seharusnya Putusan Mahkamah terlebih dahulu yang diterbitkan kemudian dapatlah dilakukan tuntutan atas kerugian secara perdata pada Pengadilan Negeri. Seperti halnya dalam kasus yang diangkat dalam penelitian ini, dimana Putusan Pengadilan Negeri terlebih dahulu yang diterbitkan, setelah itu terbit Putusan Mahkamah Pelayaran.

Hal ini sangat tidak sesuai dengan teknis dan prosedur seperti yang dijelaskan dalam UU Pelayaran, dimana pada intinya Putusan Mahkamah Pelayaran adalah sebagai petunjuk terhadap sebab akibat yang ditimbulkan atau untuk melihat aspek-aspek teknis kapal dari kecelakaan kapal tersebut sesuai dengan ketentuan PP Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Kesimpulan

Perspektif Tanggung Jawab Perdata dalam Penyelesaian Ganti Rugi atas Kecelakaan Kapal di Indonesia (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri dan Putusan Mahkamah Pelayaran) dapat disimpulkan bahwa Putusan Mahkamah Pelayaran hanya bersifat limitatif yaitu tidak menyebutkan mengenai ganti rugi perusahaan pelayaran kepada pemilik barang, dikarenakan kompetensi dan yuridiksi yang dimiliki Mahkamah Pelayaran sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran hanya sebatas menjatuhkan hukuman yang bersifat administratif terhadap seorang Nahkoda.

Perbandingan Pertimbangan Hakim Melalui Putusan Pengadilan Negeri Dengan Putusan Mahkamah Pelayaran Terhadap Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri No: 6/Pdt.G/2021/PN Pbl dan Putusan Mahkamah Pelayaran No: HK. 212/14/IX/MP.022, dapat dilihat perbandingannya yaitu dalam Putusan Pengadilan Negeri menghukum Tergugat I, II dan III untuk memberikan ganti rugi kepada Penggugat secara materiel, sedangkan pada Putusan Mahkamah Pelayaran hanya Nahkoda saja yang diberikan sanksi, yaitu Nahkoda dari KM Jala Karya Sukses Abadi dan Nahkoda KM Sanjaya Fisherindo yang masing-masing diberikan sanksi administratif selama 1 (satu) bulan dan 2 (dua) bulan.

BIBLIOGRAFI

- Annisa, Noviana, & Nurbaiti, Siti. (2020). Tanggung Jawab Pengangkut Atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelmnya Kapal KLM Pulau Bontong Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt. G/2017/Pn Jkt. Sel). *Jurnal Hukum Adigama*, 3(1), 494–513.
- Harahap, M. Yahya. (2017). *Hukum acara perdata: tentang gugatan, persidangan, penyitaan, pembuktian, dan putusan pengadilan*. Sinar Grafika.
- Hidayat, M., Miskadi, Muhamad Suhardi, & Murtikusuma, Randi Pratama. (2022). *Keselamatan Pasien, Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Penerbit P4I.
- Huda, Muhammad Chairul, & S HI, M. H. (2021). *Metode Penelitian Hukum (Pendekatan Yuridis Sosiologis)*. The Mahfud Ridwan Institute.
- Kadarisman, Muh, Yuliantini, Yuliantini, & Majid, Suharto Abdul. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 3(2), 161–183.
- Karunia, Silvi Fajar. (2022). Tanggung Jawab Perdata Perusahaan Pelayaran Terhadap Barang Angkutan Atas Peristiwa Kecelakaan Kapal Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk. 212/01/I/Mp. 2020). *Dinamika*, 28(8), 4328–4342.
- Nasional, Badan Pembinaan Hukum. (2012). Laporan Akhir Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Perampasan Aset Tindak Pidana. *Kementrian Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia*.
- Prasetya, Gita. (2019). *Pelaksanaan Jaminan Kecelakaan Kerja Dan Jaminan Kematian Terhadap Pekerja Jasa Konstruksi Pada PT Fajar Berdasi Gemilang Berdasarkan Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 44 Tahun 2015 Di Kota Pekanbaru*. Universitas Islam Riau.
- Purba, Hasim. (2005). *Hukum pengangkutan di laut: perspektif teori dan praktek*. Pustaka Bangsa Press.
- Rahmadita, Nindya Ayu, & Nurbaiti, Siti. (2019). Tanggung jawab Pengangkut Kepada Pemilik Barang Dalam Peristiwa Tubrukan Kapal Antara KM. Dewaruci Perkasa Dengan KM. Dolphin Nusantara dan KM. Trijaya Lestari Di Alur Pelayaran Barat Surabaya (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk. 210/3/I/Mp. 18). *Reformasi Hukum Trisakti*, 1(1).
- Ridwan, Syahrini. (1992). Seluk Beluk dan Azaz Hukum Perdata. *Bandung: Alumni*.
- Salim, H. S., & Sh, M. S. (2021). *Pengantar Hukum perdata tertulis (BW)*. Bumi Aksara.
- Sinaga, Yessi Yolanda, Bintang, C. N., & Adi, T. W. (2014). Identifikasi Dan Analisa Risiko Kecelakaan Kerja Dengan Metode FMEA (Failure Mode And Effect Analysis) Dan FTA (Fault Tree Analysis) Di Proyek Jalan Tol Surabaya-Mojokerto. *Jurnal Teknik Pomits*, 1(1), 1–5.
- Soemitro, Ronny Hanitijo. (1990). Metodologi penelitian hukum dan jurimetri. *Ghalia Indonesia, Jakarta*, 167.
- Suyudi, Ahmad. (2017). *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh Pt. PelnI Terhadap Penumpang*. Semarang: Universitas Hasanuddin.

Copyright holder:

Achmad Jauhari (2024)

First publication right:

Syntax Admiration

This article is licensed under:

