



Pertanggungjawaban Dalam Kecelakaan Kapal Barang Yang Mengangkut Penumpang (Studi Kecelakaan Kapal Wicly Jaya Sakti di Perairan Jambi)

Urip Hardianto^a, Muhammad Haji Khalifah^b, Agus Setiawan^c

^{a,b,c} Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Maritim Raja Ali Haji, E-mail: uriphardiyanto777@gmail.com; muhhajik2002@gmail.com; agssetiawan08@gmail.com

Abstract

Indonesia is one of the countries that has the largest archipelagic geographical characteristics so in transportation activities between one region and another it is necessary to have adequate transportation facilities and operational feasibility, especially sea transportation, for example, ships. Based on the classification, ships are divided into various specifications for their use, such as cargo ships, passenger ships, passenger-cargo ships, and others. For this reason, the ideal ship should be used according to the initial function of its manufacture and should not deviate from that purpose, for example, a ship that is made only to function as a carrier of goods, there is no reason to carry passengers. The real example that the author gives here is the KM Wicly Jaya Sakti ship accident that occurred in Jambi waters on May 22, 2021, at around 06.00 WIB which resulted in 26 people drowning. Where this ship only meets the specifications of a freighter. Based on these problems the author tries to analyze how the form of liability for the accident of the cargo ship carrying the passenger. To solve this research, the author will use normative legal research that is guided by the study of documents or literature. The results of the study indicate that the implementation of liability in the KM Wicly Jaya Sakti ship accident is quite complicated because the ship only meets cargo ship certification, for example, passenger tickets as insurance claims are not provided.

Keyword; *Liability, Cargo Ship, Passenger.*

Abstrak

Indonesia merupakan salah satu negara yang mempunyai ciri geografis kepulauan yang terbesar, sehingga dalam kegiatan perhubungan antar satu daerah dengan daerah lainnya diperlukan sarana transportasi yang memadai dan kelayakan operasional khususnya transportasi laut, misalnya saja kapal. Berdasarkan penggolongannya saja kapal terbagi berbagai macam spesifikasi penggunaannya, seperti kapal barang, kapal penumpang, kapal barang-penumpang, dan lain-lain. Untuk itu, seharusnya kapal yang ideal itu harus digunakan sesuai fungsi awal pembuatannya dan tidak boleh menyimpang dari tujuan tersebut, misal kapal yang dibuat hanya difungsikan sebagai pengangkut barang maka tidak ada alasan untuk membawa penumpang. Contoh nyata yang penulis berikan disini ialah kecelakaan kapal KM Wicly Jaya Sakti yang terjadi di Perairan Jambi pada tanggal 22 Mei 2021 sekitar Pukul 06.00 WIB yang mengakibatkan 26 orang tenggelam. Dimana notabeneanya kapal ini hanya memenuhi spesifikasi sebagai kapal barang saja. Berdasarkan persoalan tersebut penulis mencoba untuk menganalisisnya mengenai bagaimana bentuk pertanggungjawaban terhadap kecelakaan kapal barang yang membawa penumpang

tersebut. Untuk memecahkan penelitian ini, penulis akan menggunakan penelitian hukum normatif yang berpedoman pada studi dokumen atau kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan pertanggungjawaban dalam kecelakaan kapal KM Wicly Jaya Sakti cukup rumit karena kapal tersebut hanya memenuhi sertifikasi kapal barang, misalnya tiket penumpang sebagai klaim asuransi tidak disediakan.

Kata Kunci; Pertanggungjawaban, Kapal Barang, Penumpang.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki luas perairan lebih besar daripada daratannya. Untuk itu, jika dilihat segi geografisnya untuk menopang kegiatan perhubungan antar satu daerah dengan daerah lainnya harus melewati perairan yang cukup luas. Oleh karena itu, untuk mendorong kegiatan mobilitas masyarakat diperlukan sarana transportasi yang memadai dan kelayakan operasionalnya terjamin khususnya untuk transportasi laut yang membutuhkan pengelolaan dan pengawasan secara lebih sistematis dan terpadu dalam kegiatan pengoperasiannya.

Selanjutnya, penulis akan mencoba secara lebih spesifik lagi meninjau jenis kapal dari segi konstruksi peruntukkan kapal dan isi muatan yang diangkut, ada empat jenis kapal yang digolongkan menjadi: pertama, kapal barang ialah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang misalnya kapal muatan umum, kapal muatan curah, kapal tanki, kapal pengangkut khusus dan kapal peti kemas; kedua, kapal penumpang ialah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri atas beberapa geladak, setiap geladak terdiri kamar penumpang berbagai kelas; ketiga, kapal barang-penumpang ialah kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri atas beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang; *keempat*, kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas maksimum 12 orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak.¹

Berdasarkan dari penggolongan kapal segi bentuk bangunan dan jenis muatan kapalnya seharusnya kapal yang ideal itu jika kapal itu digunakan sesuai peruntukan awal pembuatannya dan tidak boleh menyimpang dari tujuan tersebut. Dalam hal ini kita contohkan saja bahwa ketika sebuah kapal dibuat hanya peruntukan mengangkut barang, maka tidak ada alasan kapal tersebut untuk membawa penumpang, begitu juga sebaliknya. Agar pengelolaan dan pengawasan terhadap operasional kapal tersebut berjalan dengan baik. Di lapangan kadang fakta lebih miris lagi terjadi, terkadang tidak hanya penyimpangan operasional kapal yang sering terjadi tetapi kadang kecelakaan kapal juga kerap kali terjadi. Tidak terkecuali, kapal barang yang mengalami kecelakaan dan mengakibatkan korban jiwa dari penumpang padahal kapal tersebut hanya mempunyai izin operasional kapal barang. Ketika tulisan ini membahas mengenai transportasi laut, maka berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan Pasal 39 huruf (a) menyatakan bahwa perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memperoleh persetujuan pengoperasian wajib mengoperasikan kapal sesuai dengan jenis pelayanan berdasarkan persetujuan operasi yang dimiliki.²

¹ Aditya Prayoga and Indri Fogar Susilowati, "Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang KM. Kirana IX Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi PT Dharma Lautan Utama Surabaya)" *Novum: Jurnal Hukum* 4, no. 4 (2017) Hlm: 2.

² Pasal 39 Huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Fakta yang ditemukan di lapangan ketika kecelakaan kapal terjadi ialah adanya ketidakpatuhan para pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran terhadap ketentuan yang berlaku. Salah satunya ialah kecelakaan KM Wicly Jaya Sakti pada Sabtu 22 Mei 2021 yang ternyata kapal tersebut tidak memiliki *manifest* penumpang. Saat berangkat menuju Dabo Singkep, Kabupaten Lingga, Provinsi Kepulauan Riau, kapal dengan 26 penumpang dan anak buah kapal serta mengangkut buah-buahan, minyak sawit, barang pecah belah, telur, ban motor, rokok, pipa, kasur, jerigen, dan lain sebagainya itu hanya mengantongi *manifest* barang. Penjelasan soal dokumen muatan kapal nahas tersebut dibebaskan oleh Perwakilan Kepala Syahbandar Nipahpanjang, yang menyatakan bahwa KM Wicly Jaya sakti adalah kapal barang bukan kapal penumpang. Dari salinan dokumen, manifest barang tersebut dikeluarkan oleh perusahaan Pelayaran Rakyat PT Riau Andi's cabang Jambi.³

Berdasarkan peristiwa yang terjadi di lapangan tersebut, pengangkutan yang dilakukan oleh kapal KM Wicly Jaya Sakti tersebut tidak sebagaimana mestinya untuk mengangkut penumpang. Hal itu dikarenakan, kapal tersebut seharusnya dipergunakan hanya untuk mengangkut barang sesuai dengan uji kelayakan yang dilakukan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal (PPKK). Ketika telah menemukan apa-apa saja yang menjadi penyebab suatu kecelakaan yang melibatkan kapal laut maka ada beberapa prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yakni prinsip tanggungjawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan, prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga, serta prinsip tanggung jawab mutlak. Sedangkan dalam ketentuan Pasal 41 ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa pengangkut di anggap selalu bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengoperasian kapal.

Dalam penulisan ini akan menguraikan bagaimana bentuk pertanggungjawaban terhadap kecelakaan kapal kargo yang membawa penumpang dalam operasionalnya serta pihak-pihak mana saja yang tentunya bisa dimintai pertanggungjawaban atas kecelakaan kapal seperti yang terjadi dalam permasalahan yang dicantumkan dalam tulisan kali ini. Setelah menguraikan pokok permasalahan yang diulas dalam kesempatan ini, secara pribadi penulis sendiri berharap untuk tulisan ini bisa bermanfaat bagi para pembaca, agar pembaca bisa mengetahui bentuk-bentuk pertanggungjawaban jika kemudian hari peristiwa serupa terjadi pada diri sendiri maupun kerabat, lalu bisa mengetahui pihak-pihak mana saja yang dapat dimintai pertanggungjawabannya dalam sebuah kecelakaan kapal kargo yang juga mengangkut penumpang dalam kegiatan operasional kapal.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dipakai untuk memecahkan masalah pada penulisan kali ini adalah penelitian normatif. Muhaimin⁴ berpendapat bahwa penelitian hukum normatif merupakan proses penelitian hukum yang berpedoman pada kepustakaan hukum atau studi dokumen untuk menjawab permasalahan hukum yang akan diteliti

Sedangkan pendekatan penelitian yang dipakai untuk tulisan ini penulis ialah pendekatan peraturan perundang-undangan (*Statute Approach*) dan pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*). Dimana menurut Peter Mahmud Marzuki, pendekatan peraturan perundang-undangan digunakan dalam mengkaji segala himpunan aturan mengenai isu yang akan diangkat.⁵

³ Tri Subekti, "KM Wicly Langgar Aturan, Hanya Pegang Manifest Barang, Naikkan Penumpang Secara Ilegal," *KORPOLAIRUD*, last modified 2021, accessed December 14, 2021 <https://www.korpolairud-news.com>.

⁴ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum* (Mataram: Mataram University Press, 2020). Hlm: 45

⁵ *Ibid.* Hlm: 59

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bentuk Pertanggungjawaban Dalam Pengangkutan Laut

Dewasa ini, perkembangan jasa pengangkutan mulai mengarah kepada intensitas yang cukup tinggi. Tidak terkecuali dalam bidang jasa pengangkutan yang menggunakan moda transportasi laut, seperti kapal laut. Jika kita bandingkan dengan transportasi lain, kapal laut memiliki beberapa keuntungan dari transportasi lain. Hal itu di antaranya biaya cenderung murah, dapat mengangkut dengan kapasitas cukup besar, keamanan bisa terjamin, hingga praktis dan mempertimbangkan jarak yang jauh. Keuntungan tersebut menjadikan kapal laut sebagai moda transportasi yang cukup dibutuhkan bagi masyarakat hingga kini. Namun, di sisi lain juga tentunya ada beberapa hal yang diperhatikan jika menggunakan jasa pengangkutan laut, jika kita tinjau dari efisiensi waktu pengiriman, maka jika menggunakan jasa pengangkutan laut khususnya kapal laut memerlukan waktu yang sedikit lama.

Nah, untuk itu biasanya sebelum terjadinya kegiatan pengangkutan laut, terdapat beberapa masalah yang menjadi fokus perhatian. Salah satu diantaranya adalah perjanjian dalam kegiatan pengangkutan laut tersebut. Jika perjanjian yang dilaksanakan berupa perjanjian timbal balik, maka seluruh kewajiban berada di tangan kedua belah pihak tentunya. Dalam hal ini pihaknya ialah antara pengangkut dengan pengirim. Jika ada di antara mereka tidak melaksanakan kewajiban sesuai apa yang telah menjadi kesepakatan dalam perjanjian tersebut, maka untuk itu akan timbul tanggungjawab dari pihak yang tidak memenuhi kewajibannya tersebut.

Di sini, tanggungjawab ialah salah satu unsur terpenting ketika melakukan sebuah perjanjian pada umumnya dan dalam perjanjian pengangkutan laut khususnya. Karena tanggungjawab ini baru ada jika terjadi perbuatan melawan hukum yang diakibatkan dari kelalaian satu pihak dalam melaksanakan perjanjian yang telah disepakati. Selain dari perjanjian, tanggungjawab dalam kegiatan pengangkutan laut bisa hadir karena perintah dari undang-undang. Hal itu bisa terjadi jika ada unsur perbuatan melawan hukum dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan laut tersebut. Jika hal tersebut terjadi, maka bentuk pertanggungjawaban bisa berupa membayar ganti kerugian kepada pihak yang dirugikan dalam kegiatan pengangkutan laut.

Menurut Martono,⁶ tanggungjawab pengangkut didasari oleh adanya dulu perjanjian pengangkutan yang telah disepakati oleh pengangkut dengan pengirim. Jika perjanjian itu telah terjadi, maka timbul hak dan kewajiban di antara pihak tersebut. Salah satu kewajiban yang akan timbul ialah terjaminnya keselamatan maupun keutuhan objek yang diperjanjikan tersebut bagi pengangkut. Jika dalam kegiatan pengangkutan laut, kapal mengalami suatu masalah misalnya saja kecelakaan dalam operasionalnya dan hal tersebut mengakibatkan kerugian bagi salah satu pihak yang terkait, maka tanggungjawab yang wajib dilaksanakan pengangkut berdasarkan prinsip *presumption of liability* artinya pengangkut memiliki kewajiban untuk bertanggungjawab terhadap kerugian yang timbul dari kegiatan pengangkutan. Untuk itu, seseorang yang menggunakan jasa angkutan tersebut dapat mengajukan gugatan untuk mendapatkan kompensasi tanpa harus membuktikan kerugian tersebut, tetapi jika pengguna jasa angkutan mengalami kejadian kecelakaan yang terjadi bukan saat kegiatan pengangkutan, maka pengguna jasa angkutan tersebut harus membuktikan kerugian yang dideritanya tersebut.

Terkait prinsip-prinsip tanggungjawab yang diilhami dalam hukum pengangkutan ini, bisa digolongkan menjadi tiga golongan, yakni:

⁶ Noviana Annisa and Siti Nurbaiti, "Tanggung Jawab Pengangkut Atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelamnya Kapal Klm Pulau Bontong Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt.G/2017/Pn Jkt.Sel)," *Jurnal Hukum Adigama* 3, no. 1 (2020) Hlm: 502.

- a. Tanggungjawab karena kesalahan (*Fault Liability*): berdasarkan prinsip ini, pihak pengangkut yang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan dan mengakibatkan kerugian atas kegiatan pengangkutan yang disebabkan oleh kesalahan pihak pengangkut maka ia menjadi pihak yang wajib bertanggungjawab atas konsekuensi dari tindakannya tersebut. Di sisi lain pihak yang menderita kerugian yang diakibatkan dari kesalahan pengangkut tersebut juga mempunyai peran untuk membuktikan kesalahan pengangkut;
- b. Tanggungjawab karena praduga (*presumption liability*): menurut prinsip ini, pihak pengangkut akan selalu dianggap sebagai pihak yang bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbulkan dari kegiatan pengangkutan. Akan tetapi, di sisi lain jika pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang ditimbulkan tersebut bukan disebabkan oleh pihak pengangkut, maka dari itu ia dapat dibebaskan dari segala bentuk pertanggungjawaban atas kerugian yang ditimbulkan;
- c. Tanggungjawab Mutlak (*Absolute Liability*): jika melihat dari prinsip ini, pihak pengangkut memiliki kewajiban untuk bertanggungjawab di setiap kerugian yang ditimbulkan dalam setiap kegiatan pengangkutan tanpa pembuktian kesalahan dari pihak pengangkut. Dalam prinsip ini, tidak dikenal namanya beban pembuktian dan unsur kesalahannya pun tidak menjadi persoalan serius. Untuk itu, pihak pengangkut tidak akan mungkin terbebas dari pertanggungjawaban yang ditimpakan kepada pihak pengangkut sendiri dengan alasan apapun

Pada kegiatan pengangkutan, prioritas utama tanggungjawab pengangkut adalah keamanan dan keselamatan muatan yang diangkutnya. Ketika terjadi masalah dalam kegiatan pengangkutan seperti kapal mengalami kecelakaan yang berakibat pada korban jiwa serta muatan rusak, maka kewajiban pengangkut untuk bertanggungjawab. Dewasa ini, intensitas pengguna transportasi laut kian meningkat seiring dengan lonjakan mobilitas masyarakat dari waktu ke waktu. Untuk itu, Indonesia memerlukan regulasi yang efektif dan efisien dalam menghadirkan perlindungan serta penegakan hukum bagi pihak yang berkecimpung pada kegiatan pengangkutan laut. Sehingga norma yang berlaku bisa memenuhi ekspektasi dan kebutuhan aktivitas pengangkutan laut.⁷

Dalam Pasal 41 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana ayat (1) menjelaskan bahwa “Pengoperasian yang mengoperasikan Kapal Wajib bertanggungjawab atas kerugian terhadap: a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. Musnah, hilangnya, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau d. kerugian pihak ketiga. Sedangkan pada Ayat (2) menyatakan bahwa “Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (a), huruf (b), huruf (c), huruf (d) bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggungjawabnya.” Dari ketentuan yang dijelaskan dalam Pasal tersebut dapat didefinisikan bahwa pihak pengangkut akan selalu dianggap untuk bertanggungjawab atas setiap kerugian maupun kerusakan yang diakibatkan dari kegiatan pengangkutan yang mereka lakukan. Namun, di sisi lain jika pihak pengangkut secara benar dapat membuktikan bahwa kerugian serta kerusakan yang terjadi selama kegiatan pengangkutan bukan disebabkan dari kelalaian pihak pengangkut, maka mereka dapat dibebaskan dari pertanggungjawaban baik sebagian ataupun seluruh kerugian yang ditimbulkan.

Berdasarkan penjelasan dalam Pasal tersebut, prinsip tanggungjawab yang diakomodir dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ialah prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), pengangkut bisa dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang hadir dalam kegiatan pengangkutan, namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang ada itu bukan dari kesalahan yang

⁷ Mohammad Ghufroon AZ, Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, “Pengangkutan Laut Di Indonesia,” *Journal, Bhirawa Law 2*, no. 1 (2021). Hlm: 47.

ia lakukan maka pihak pengangkut dapat dibebaskan dari segala kesalahan. Pada intinya, prinsip ini memiliki kesamaan dengan prinsip berdasarkan dengan adanya kesalahan, tetapi yang membedakannya ialah adanya beban pembuktian kepada pihak pengangkut. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga ini dianut dalam Konvensi Warsawa 1929.

Segala kerugian yang diakibatkan dari aktivitas pengangkutan merupakan tanggungjawab utama dari pengangkut. Tidak hanya pengangkut, pihak ketiga yang ikut terlibat dalam aktivitas tersebut bisa juga dimintai pertanggungjawaban berupa kompensasi meliputi biaya pengeluaran nyata yang dikeluarkan oleh pengguna jasa angkutan. Jadi besar ataupun kecil kerugian yang diderita merupakan tanggungjawab dari pihak pengangkut.⁸

Pihak yang Bisa dimintai Pertanggungjawaban Dalam Kecelakaan Kapal

1. Syahbandar

Syahbandar ialah salah satu pejabat pemerintah yang bertugas di pelabuhan dan mempunyai wewenang dalam menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, serta mengkoordinasi kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Berdasarkan Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh menteri perhubungan. Untuk melaksanakan fungsi pengawasan syahbandar berkerja sama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Syahbandar berperan dalam pemeriksaan dokumen serta surat kapal sedangkan peran pengawasan dan pemeriksaan dilakukan oleh Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan konstruksi kapal, lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta keseluruhan perlengkapan yang digunakan dalam operasional kapal.⁹

Terkait keselamatan pelayaran merupakan salah satu menjadi tanggungjawab dan peran dari syahbandar. Karena biasanya, kecelakaan kapal kerap kali terjadi disebabkan oleh pelaksanaan prosedur yang diabaikan. Dengan hadirnya syahbandar merupakan keterwakilan dari pihak pemerintah dalam lalu lintas laut sebelum dilakukan aktivitas pelayaran biasanya nahkoda memberikan *clearing declaration* kepada syahbandar, dimana pihak syahbandar memiliki tugas untuk memeriksa kelengkapan dokumen serta nahkoda dan para awak kapal telah memenuhi syarat dalam melaksanakan kegiatan pelayaran. Dari hal tersebut, dapat kita lihat bahwa syahbandar memiliki posisi yang strategis dalam menunjang kelancaran kegiatan pelayaran dan angkutan laut melalui pengawasan terhadap kelayakan dan keselamatan kapal untuk berlayar. Secara teori, syahbandar mempunyai landasan hukum nasional maupun hukum internasional dalam fungsi pengawasan dan penegakan hukum agar tidak terjadi kecelakaan dalam aktivitas pelayaran. Ketika memberi surat persetujuan untuk berlayar, harus terlebih dahulu meneliti dokumen kapal. Jika ditemukan kekurangan dalam syarat-syarat untuk berlayar maka surat persetujuan berlayar tidak bisa diberikan.¹⁰

Syahbandar memiliki peran besar dalam menjamin keselamatan pelayaran, hal ini dikarenakan tugas dan fungsi wewenang syahbandar berada pada posisi yang strategis. Pentingnya tugas syahbandar di suatu pelabuhan untuk memberikan penunangan terhadap terciptanya ketertiban administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran, maka tugas tersebut perlu dibarengi dengan sumber daya manusia yang berdisiplin dan kecakapan dalam bidang pelayaran. Peralatan juga diperlukan dalam menunjang tugas dan

⁸ Dekie GG Kasenda and STIH, "Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Barang Dalam Kapal," *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai* 1, no. 1 (2016). Hlm: 41.

⁹ Tenda Bisma Bayuputra, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia," *Lex Et Societatis* 3, no. 3 (2015). Hlm: 35.

¹⁰ Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal," *Legislasi Indonesia* 14, no. 01 (2017). Hlm: 64.

fungsi dari syahbandar bisa berjalan secara optimal sehingga diperlukan peningkatan kompetensi dari petugas pelabuhan sehingga dapat meningkatkan fungsinya dalam menjamin keselamatan kegiatan pelayaran.¹¹

2. Nakhoda

Dalam aktivitas pelayaran, peran nakhoda sangat sentral sebab selama berlayar kewenangan dan tanggungjawab atas kapal, penumpang, maupun barang muatan berada pada pundak nakhoda kapal. Dalam Pasal 341 KUHD, nakhoda bahkan dianggap sebagai pemimpin kapal. Di sisi lain, Pasal 393 KUHD menyatakan bahwa “Nakhoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang, yang belakangan ini harus mentaati segala perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban.” Nakhoda wajib mentaati segala prosedur yang telah ditentukan oleh regulasi. Dalam hal, nakhoda mengabaikan kewajiban tersebut dan berdampak pada kerugian pengusaha, pengguna jasa, serta segala yang ada di kapalmaka nakhoda menurut Pasal 342 ayat 2 KUHD memiliki tanggungjawab atas segala kerugian yang disebabkan oleh kesengajaan dan kesalahan nakhoda dalam menjalankan jabatannya. Sedangkan tanggungjawab nakhoda berdasarkan ketentuan Pasal 128 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa; ayat (1) nakhoda dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal; ayat (2) pemilik, operator kapal, dan nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Nakhoda memiliki kewajiban untuk taat terhadap peraturan yang biasa diberlakukan yang berguna untuk menjamin keselamatan berlayar serta keamanan kapal. Kapal tidak akan diberangkatkan jika syarat dalam pelayaran tidak terpenuhi, nakhoda wajib melakukan pertolongan kepada setiap orang yang berada di atas kapal dalam keadaan bahaya. Nakhoda dilarang keras untuk meninggalkan kapalnya selama berlayar atau kapal dalam kondisi bahaya. Sedangkan menurut hukum internasional, nakhoda bisa bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal dalam meminta izin kepada negara pantai untuk menggunakan hak lintas damai. Nakhoda kapal berperan penting dalam kegiatan pelayaran karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tujuan. Tugas seorang nakhoda kapal adalah bertanggungjawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat.¹²

Kendali atas pengoperasian kapal sepenuhnya berada pada tanggungjawab nakhoda baik terhadap keselamatan dan keamanan penumpang maupun muatan selama dalam kegiatan pelayaran berlangsung. Nakhoda juga memiliki kewajiban untuk mempersiapkan kapal yang akan berlayar dalam kondisi laik laut yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan sebagai pendukung laik laut yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Jika terbukti bahwa nakhoda telah bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal, maka pengguna jasa angkutan laut dapat menuntut ganti kerugian kepada nakhoda sesuai dengan ketentuan Pasal 1365, Pasal 1366, dan Pasal 1367 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Apabila mengakibatkan matinya orang lain maka bisa dikenakan dengan sanksi pidana sesuai dengan Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.¹³

¹¹ Dedeh Suryani et al., “Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran,” *Jurnal Sainara* 2, no. 2 (2018). Hlm: 39.

¹² Badaruddin, Ruslan Renggong, and Yulia A. Hasan, “Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar,” *Indonesian Journal of Legality of Law* 3, no. 2 (2021). Hlm: 85.

¹³ Samuel Ronatio Adinugroho and Anung Aditya Tjahja, “Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran,” *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum* 4, no. April (2021). Hlm: 50.

3. Perusahaan Pelayaran

Tanggungjawab perusahaan pelayaran timbul ketika dalam aktivitas pengangkutan berakibat pada jatuhnya korban jiwa, penumpang mengalami luka, kehilangan barang, serta pengiriman barang mengalami keterlambatan. Tidak hanya itu, perusahaan pelayaran diwajibkan menyediakan sarana dan prasarana untuk penumpang yang cacat, hamil, anak balita, orang sakit, serta lansia. Di sisi lain, untuk menambah perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan pihak perusahaan juga diharapkan menyelenggarakan asuransi atas perlindungan dasar pengguna jasa sesuai regulasi yang berlaku. Dari adanya tanggungjawab pengangkut terhadap objek yang mereka angkut maka timbul hubungan hukum antara kedua pihak. Hubungan hukum yang dimaksud ialah hubungan kewajiban dan hak secara timbal balik yang timbul karena adanya peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 42 ayat (1) menyatakan bahwa "Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia." Sedangkan dalam ayat (2) dijelaskan "Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan." Jika kita ambil konsensus berdasarkan pasal tersebut bahwa tanggungjawab yang dipikul oleh pihak perusahaan pelayaran tidak saja dalam bentuk perlindungan terhadap nyawa, lebih dari itu, penyelenggara wajib untuk melakukan tanggungjawab perlindungan terhadap penumpang yang cacat. Sedangkan tanggungjawab perusahaan pelayaran dapat kita lihat pada Pasal 181 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yakni pada ayat (1) pemilik dan/atau operator kapal bertanggungjawab pada setiap kerusakan telekomunikasi pelayaran dan hambatan di laut, sungai, dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya; ayat (2) tanggungjawab pemilik dan/atau operator kapal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula; ayat (3) perbaikan dan penggantian sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dilakukan dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari sejak kerusakan terjadi.

Tanggungjawab menurut hukum pengangkutan yang dipikul oleh perusahaan pelayaran, yaitu tanggungjawab menyangkut kecelakaan penumpang selama dalam perjalanan akibat dari pengoperasian kapal yang menyebabkan jatuhnya korban dari pihak penumpang serta tanggungjawab terhadap pihak ketiga yang disebabkan oleh perusahaan pelayaran yang bersangkutan. Perusahaan pelayaran bertanggungjawab atas kecelakaan kapal, maka perusahaan pelayaran wajib mengganti kerugian kepada penumpang maupun non-penumpang yang mengalami kecelakaan. Namun di sisi lain, kecelakaan tidak mungkin dihindari seperti yang disebabkan oleh faktor alam seperti badai atau gelombang besar maka perusahaan pelayaran dibebaskan dari tanggungjawab untuk mengganti kerugian kepada pihak yang menjadi korban kecelakaan kapal.¹⁴

Analisis Yuridis Kecelakaan Kapal KM Wicly Jaya Sakti di Perairan Jambi

Paska terjadinya kecelakaan kapal barang KM Wicly Jaya Sakti akibat diterjang gelombang besar tepatnya di Perairan Jambi, pihak kepolisian telah melakukan penyelidikan dan kapten kapal ditetapkan menjadi tersangka yang diduga telah melanggar undang-undang pelayaran. Dari hasil penyelidikan terungkap bahwa KM Wicly merupakan kapal barang bukan pengangkut orang. Kapal ini melakukan perjalanan dari Jambi dengan

¹⁴ Nurul Hasnita, "Tanggung Jawab Perusahaan Kapal Ferry Terhadap Penumpang Ketika Terjadi Kecelakaan Dalam Pelayaran Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di PT. Melda Jaya)" (Universitas Sumatera Utara, 2017). Hlm:75.

tujuan Dabo Singkep, namun diperjalanan mengangkut penumpang padahal surat izin berlayarnya adalah mengangkut barang. Terkait ancaman hukuman yang akan dikenakan kepada nakhoda sekitar 10 tahun penjara sedangkan awak kapal masih diperiksa lebih lanjut.¹⁵

Berdasarkan ketentuan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.4608/AP.005/DRJD/2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan menyatakan bahwa setiap perusahaan angkutan penyeberangan yang akan mengajukan permohonan persetujuan pengoperasian kapal wajib melengkapi: a. Surat izin usaha angkutan penyeberangan; b. Persetujuan prinsip pengadaan kapal sesuai dengan daerah operasi bagi badan usaha yang belum memiliki kapal; c. Surat dan dokumen kapal yang akan dioperasikan yang membuktikan kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal; d. lintas yang dilayani; e. Spesifikasi teknis kapal yang dioperasikan; f. Bukti kepemilikan kapal (Grosse Akta); g. Proposal bisnis, yang paling sedikit memuat potensi jumlah permintaan angkutan dan target yang akan diraih sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun ke depan, manajemen sumber daya manusia, manajemen pengoperasian kapal. Jika dilihat dari Pasal tersebut maka jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang khususnya angkutan penyeberangan harus memenuhi syarat-syarat tersebut. Dalam kasus tenggelamnya Kapal KM Wicly Jaya Sakti ini yang faktanya kapal tersebut hanya memiliki manifest barang dan tidak mempunyai manifest penumpang, maka kapal ini tidak memenuhi syarat sebagai angkutan penyeberangan yang mengangkut penumpang. Sanksinya jelas sesuai Pasal 289 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan Pasal 202 Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Dalam Pasal 289 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa setiap orang yang mengoperasikan kapal tanpa memiliki persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 28 ayat (6) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) sedangkan pada pasal 28 ayat 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa selain memiliki izin usaha sebagaimana yang dimaksud ayat 5 untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh; a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam provinsi; dan c. menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antarprovinsi dan/atau antarnegara. Sedangkan untuk ketentuan sanksi administratifnya bisa dilihat dalam Pasal 202 Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan yang menyatakan bahwa setiap pemegang izin yang melanggar ketentuan Pasal 61 ayat (3) bisa dikenai sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin oleh menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.

Untuk pemilik kapal memang seharusnya sebelum melakukan aktivitas pelayaran mereka harus mengajukan permohonan sertifikasi kelayakan kapal baik dalam kegiatan pengangkutan barang maupun penumpang. Karena hal itu dilakukan agar terciptanya jaminan dalam setiap kegiatan kapal yang harus sesuai dengan peruntukkan awalnya. Berdasarkan informasi awal yang diterima bahwa sertifikasi atau surat persetujuan pelayaran KM Wicly Jaya Sakti ialah kapal diperuntukkan untuk mengangkut barang. Namun, praktek yang ada di lapangan kapal ini melakukan pengangkutan penumpang, Sertifikasi kelayakan kapal maupun surat persetujuan pelayaran berguna untuk

¹⁵ Azhari Sultan, "Polisi Tetapkan Kapten Kapal KM Wicly Jaya Sakti Jadi Tersangka," *Inews.Id*, last modified 2021, accessed December 14, 2021, <http://regional.inewsid.cdn.ampproject.org/v/s/regional.inews.id/amp/berita/polisi-tetapkan-kapten-kapal-km-wicly-jaya-sakti-jadi-tersangka>.

memverifikasi dokumen kapal agar kapal yang digunakan dalam kegiatan pengangkutan laut telah memenuhi standard operasional prosedur (SOP) yang berlaku. Dengan demikian sertifikasi kelayakan kapal dikeluarkan sesuai peruntukkan kapal. Dari pihak syahbandar sendiri sebagai bentuk pengawasannya dan pemberian sertifikasi kelayakan kapal setelah kapal tersebut melalui proses pengujian kelayakan kapal yang dilakukan oleh pihak Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal (BPKK).

Bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang ditinjau dari aspek perlindungan konsumen. Karena ketika melakukan kegiatan pengangkutan penumpang maka ada hak-hak yang harus dipenuhi oleh pihak pengangkut. Lalu istilah perlindungan konsumen berkaitan dengan perlindungan hukum, oleh karena itu perlindungan konsumen mengandung aspek hukum. Materi yang mendapatkan perlindungan itu bukan sekedar fisik, melainkan terlebih hak yang bersifat abstrak. Dengan kata lain, perlindungan konsumen identik dengan hak-hak konsumen. Bagi penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut dimana secara aturan tidak sesuai dengan kelayakan dan peruntukannya maka tidak bisa dilakukan perlindungan.¹⁶

Berdasarkan tanggungjawab perusahaan pelayaran yang diatur dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggungjawab mutlak dan tanggungjawab praduga bersalah. Ketika melihat kecelakaan kapal KM Wicly Jaya Sakti ini, kapal yang melakukan penumpang dengan kapal barang ini hanya memiliki sertifikasi laik laut kapal untuk mengangkut barang, dalam pemenuhan tanggungjawabnya pihak pemilik kapal hanya menyediakan alat keselamatan untuk penumpang seperti halnya baju pelampung, dan itu tidak cukup untuk semua kebutuhan penumpang dikarenakan kurangnya ketersediaan baju pelampung.

Tiket penumpang kapal laut bisa dijadikan klaim asuransi jika mengalami kecelakaan kapal apabila penumpang tersebut mempunyai tiket penumpang kapal laut. Berdasarkan tiket tersebut maka timbul hak dan kewajiban para pihak seperti pengangkut bertanggungjawab atas penumpang serta barang yang diangkut. Selain tiket, masih ada dokumen muatan yang harus dipenuhi perusahaan kapal terhadap perusahaan asuransi demi kelangsungan prosedur klaim yang akan diberikan perusahaan asuransi kepada pemilik kapal.¹⁷ Untuk itu dalam kecelakaan kapal KM Wicly Jaya Sakti ini, penumpang yang menjadi korban jiwa tidak bisa mengklaim asuransi dikarenakan kapal tersebut tidak menjual tiket penumpang sebagaimana peruntukkan kapal tersebut hanya untuk mengangkut barang. Dalam hal ini pemilik kapal bisa dianggap lalai dan melakukan kesalahan karena tidak mengikuti prosedur yang telah ada dimana pihak kapal telah mengangkut penumpang dengan menggunakan kapal barang yang sudah jelas tidak layak untuk mengangkut penumpang.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil dari pembahasan yang penulis kemukakan dalam poin-poin sebelumnya, maka dapat penulis tarik konsensus bahwa terkait pelaksanaan pertanggungjawaban dalam kecelakaan kapal KM Wicly Jaya Sakti ini bisa dibilang cukup rumit. Hal tersebut dikarenakan, ketika kapal KM Wicly Jaya Sakti ini berlayar hanya menggunakan sertifikasi kapal dan surat persetujuan berlayar untuk mengangkut barang, terkait pertanggungjawaban terhadap korban penumpang yang tewas bisa dianggap tidak bisa dilakukan pertanggungjawaban karena aspek hukum terhadap kegiatan pelayaran

¹⁶ Ziaul Varizta and Darmawan, "Pengangkutan Penumpang Dengan Menggunakan Kapal Barang " *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Bidang Hukum Keperdataan* 4, no. 2 (2020). Hlm: 214.

¹⁷ Sylviana Ayu Retno Ambarsari, "Tinjauan Yuridis Perjanjian Asuransi Laut Bagi Penumpang Kapal Laut," *Perspektif Hukum* 15, no. 1 (2015): 85-100.

tersebut hanya mengakomodir kepentingan barang saja. Disisi lain fasilitas yang diberikan oleh pihak kapal KM Wicly Jaya Sakti hanya berkapasitas untuk pengangkutan barang yang mana tentunya tidak diperuntukkan untuk penumpang. Namun, hal tersebut bisa dikecualikan jika dalam kecelakaan tersebut terdapat unsur kelalaian manusia atau *human error*, maka pertanggungjawaban tersebut bisa diproses secara pidana karena telah melanggar Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Untuk itu, ke depannya diperlukan pengawasan yang lebih ketat lagi terutama bagi pihak pemerintah terkait kegiatan pelayaran baik pengangkutan barang dan pengangkutan penumpang yang tentunya harus diperhatikan secara serius oleh pihak yang memiliki wewenang dalam kegiatan pelayaran, agar peristiwa serupa tidak terulang lagi di waktu yang akan datang. Terkait permasalahan pertanggungjawaban terhadap kecelakaan kapal, yang mana pihak kapal tidak menaati ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku maka harus diperlukan regulasi yang lebih tegas lagi mengingat selama ini pertanggungjawaban hanya bersifat sanksi pidana saja yang ditekankan namun ganti kerugian materil terhadap korban kurang diperhatikan dalam pelaksanaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, Samuel Ronatio, and Anung Aditya Tjahja. "Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran." *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum* 4, no. April (2021)
- Aditya Prayoga and Indri Fogar Susilowati, "Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang KM. Kirana IX Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi PT Dharma Lautan Utama SurabayaL," *Novum: Jurnal Hukum* 4, no. 4 (2017)
- Annisa, Noviana, and Siti Nurbaiti. "Tanggung Jawab Pengangkut Atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelamnya Kapal Klm Pulau Bontong Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt.G/2017/Pn Jkt.Sel)." *Jurnal Hukum Adigama* 3, no. 1 (2020)
- Badaruddin, Ruslan Renggong, and Yulia A. Hasan. "Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar." *Indonesian Journal of Legality of Law* 3, no. 2 (2021)
- Bayuputra, Tenda Bisma. "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia." *Lex Et Societatis* 3, no. 3 (2015)
- Hasnita, Nurul. "Tanggung Jawab Perusahaan Kapal Ferry Terhadap Penumpang Ketika Terjadi Kecelakaan Dalam Pelayaran Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di PT. Melda Jaya)." Universitas Sumatera Utara, 2017.
- Kasenda, Dekie GG, and STIH. "Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Barang Dalam Kapal." *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai* 1, no. 1 (2016)
- Muhaimin. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press, 2020.
- Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufron AZ. "Pengangkutan Laut Di Indonesia." *Journal, Bhirawa Law* 2, no. 1 (2021)
- Prayoga, Aditya, and Indri Fogar Susilowati. "Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang KM. Kirana IX Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi PT Dharma Lautan Utama Surabaya." *Novum: Jurnal Hukum* 4, no. 4 (2017)
- Sultan, Azhari. "Polisi Tetapkan Kapten Kapal KM Wicly Jaya Sakti Jadi Tersangka." *Inews.Id*. Last modified 2021. Accessed December 14, 2021. <http://regional-inewsid.cdn.ampproject.org/v/s/regional.inews.id/amp/berita/polisi-tetapkan-kapten-kapal-km-wicly-jaya-sakti-jadi-tersangka>.
- Suryani, Dedeh, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunarji, and Andi Hendrawan. "Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran." *Jurnal Sainlara* 2, no. 2 (2018)
- Tri Subekti. "KM Wicly Langgar Aturan,Hanya Pegang Manifes Barang, Naikkan Penumpang

Secara Ilegal." *KORPOLAIRUD*. Last modified 2021. korpolairud-news.com.
Utomo, Hari. "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal."
Legislasi Indonesia 14, no. 01 (2017)
Varizta, Ziaul, and Darmawan. "Pengangkutan Penumpang Dengan Menggunakan Kapal
Barang" *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Bidang Hukum Keperdataan* 4, no. 2 (2020)