



KR GROUP
http://www.krjogja.com

Xedaulatan Rakyat

Suara Hati Nurani Rakyat

Terbit Sejak 27 September 1945

RABU LEGI

16 SEPTEMBER 2026 (3 BAKDAMULUD 1960 / TAHUN LXXXI NO 334)

HARGA RP 4.000 / 12 HALAMAN



Analisis Tanggung Jawab Pengangkut

Dr Sudiyan SH MHum

KECELAKAAN KM Virgo Transport 8 di Laut Jawa kembali mengingatkan kita bahwa keselamatan pelayaran bukan sekadar persoalan teknis, tetapi merupakan persoalan hukum dan tanggung jawab. Kapal yang berlayar dari Surabaya menuju Banjarmasin tersebut mengalami kemiringan hingga terbalik setelah menghadapi cuaca buruk dan gelombang tinggi. Dalam perkembangan awal, Basarnas menerima keterangan bahwa gelombang lebih dari tiga meter bahkan dapat masuk ke kapal. Sebanyak 69 korban selamat kemudian dievakuasi oleh kapal lain pada malam 13 September 2026 (KR, Selasa 15 September 2026).

Peristiwa ini tidak semestinya berhenti pada pertanyaan apakah kecelakaan terjadi karena 'ombak besar'. Pertanyaan hukumnya justru lebih mendasar: apakah pengangkut telah memenuhi seluruh kewajiban keselamatan sebelum dan selama pelayaran?

* Bersambung hal 9 kol 1

Tanggung Jawab Sambungan hal 1

"Dalam Hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip tanggung jawab. Pertama, Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (the based on fault atau liability based on fault principle), menentukan tanggung jawab pengangkut didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan (Pasal 1365 KUHPerdat).

Kedua, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (rebuttable presumption of liability principle), dalam hal ini tergugat dianggap bersalah kecuali dapat membuktikan sebaliknya (Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang/KUHD).

Ketiga, prinsip tanggung jawab mutlak (no fault, atau strict liability, absolute liability principle). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian wajib bertanggung jawab tanpa melihat ada tidaknya unsur kesalahan.

"Oleh karena itu Pengangkut tidak akan lepas dari tanggungjawabnya. Disamping itu, dalam hukum pengangkutan laut, keselamatan penumpang merupakan kewajiban utama pengangkut. KUHD secara tegas mengatur bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan penumpang sejak penumpang masuk kapal sampai meninggalkan kapal. Pengangkut wajib mengganti kerugian akibat luka yang diderita penumpang, kecuali dapat membuktikan bahwa kejadian tersebut tidak dapat dicegah atau dihindarkan, atau disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri.

Apabila luka mengakibatkan kematian, kewajiban ganti rugi juga timbul terhadap keluarga yang ditinggalkan. KUHD juga menegaskan bahwa pengangkut bertanggungjawab atas perbuatan orang-orang yang dipekerjakannya. Lebih penting lagi, Pasal 527 KUHD membuka kemungkinan tuntutan ganti rugi sepenuhnya apabila luka disebabkan kesengajaan atau kesalahan kasar pengangkut.

Karena itu, alasan 'cuaca buruk' tidak otomatis menghapus tanggung jawab hukum. Ketentuan tersebut diperkuat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 40 menyatakan perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang. Pasal 41 bahkan menyatakan kematian atau luka penumpang sebagai bentuk kerugian yang menimbulkan tanggung jawab pengangkut. Yang menarik, pembebasan tanggung jawab berdasarkan ketidakbersalahan secara eksplisit diatur untuk kerugian barang, keterlambatan, dan pihak ketiga, sedangkan kematian atau luka penumpang tetap menjadi tanggung jawab yang sangat serius.

"Karena itu, penyelidikan harus diarahkan untuk menjawab apakah kapal benar-benar laik laut, apakah pemuatan dan stabilitas kapal memenuhi persyaratan, apakah awak kapal memiliki kompetensi, serta apakah keputusan berlayar telah memperhitungkan kondisi cuaca dan keselamatan. UU Pelayaran mewajibkan kapal memenuhi per-

syarat kelaiklautan, antara lain keselamatan kapal, pengawakan, garis muat dan pemuatan, kesehatan penumpang, serta manajemen keselamatan.

Setiap pengoperasian kapal juga wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Di sisi lain, Nakhoda mempunyai tanggung jawab langsung terhadap keselamatan kapal dan pelayar. Sebelum berlayar, Nakhoda wajib memastikan kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan dan bahkan berhak menolak pelayaran apabila persyaratan tersebut tidak terpenuhi.

"Pemerintah perlu memastikan pemeriksaan kecelakaan dilakukan secara transparan dan menyeluruh, bukan sekadar mencari siapa yang salah, tetapi menemukan rantai kegagalan keselamatan. Apabila ditemukan kelalaian pengangkut, pemilik/operator maupun pihak yang bertanggungjawab harus memberikan ganti rugi sesuai hukum, disertai pertanggungjawaban administratif dan, apabila unsur pidana terpenuhi, pertanggungjawaban pidana.

"Tragedi KM Virgo semestinya menjadi momentum memperkuat prinsip bahwa izin berlayar bukan jaminan keselamatan; keselamatan adalah tanggung jawab yang harus diwujudkan setiap saat kapal mengangkut manusia.

Laut pasti bergelombang, tetapi kelalaian manusia tidak boleh menjadi alasan yang ditimpakan kepada korban.

(Dr Sudiyan SH MHum, Dekan Fakultas Hukum Universitas Janabadra Yogyakarta)