



Tanggung Jawab Pt. Putra Bone Riau Mandiri Terhadap Keamanan Dan Keselamatan Penumpang Di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Syahrensyah¹ Maryati Bachtiar², Setia Putra³

^{1,2,3}Universitas Riau

Abstract

Received: 02 Juli 2026
Revised: 10 Juli 2026
Accepted: 13 Juli 2026

Indonesia as an archipelagic country has thousands of large and small islands separated by oceans, so that sea transportation plays an important role in supporting human mobility and distribution of goods between regions. So that the implementation of sea transportation activities can be carried out in an orderly manner and protect the interests of all parties involved in it. Case study at PT. Putra Bone Riau Mandiri as a transportation service provider focuses on the issue of responsibility to passengers when an accident occurs. The main problem has occurred the Speed Boat Evelyn Calisca 01 accident under the auspices of PT. Putra Bone Riau Mandiri located in the waters of the Guntung River, Due to the accident, 12 (twelve) passengers of the Speed Boat were found dead and 51 (fifty-one) passengers and crew of the Speed Boat were found safe. This objective is to find out whether the PT's responsibility exists and how the appropriate responsibility is given by PT. Putra Bone Riau Mandiri. The results of this study explain the implementation of PT. Putra Bone Riau Mandiri's Responsibility for passengers who were victims, therefore the PT provided a sum of money for passengers who had become victims of the accident that befell the Speed Boat Evelyn Calisca 01, hereby PT. Bone Riau Mandiri provides responsibility in the form of money by making payments in one month 2 (two) times the payment in the form of a sum of money determined by PT. Putra Bone Riau Mandiri amounting to 50 million (fifty million) for those who died and those who survived with a total of 20 million (twenty million) for those who survived. This is regulated in Article 10 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, which confirms that the ship is in seaworthy condition and meets safety standards. This includes carrying out routine maintenance and inspections to ensure the ship is always in good condition. If there is a violation of safety standards, the company can be asked to be legally responsible and provide compensation to the victim.

Keywords: *Responsibility, Security and Passenger Safety*

(*) Corresponding
Author:

Syahrensyahboy@gmail.com, maryati.bachtiar@lecturer.unri.ac.id,
setia.putra@lecturer.unri.ac.id

How to Cite: Syahrensyah, S., Bachtiar, M., & Putra, S. (2026). Tanggung Jawab Pt. Putra Bone Riau Mandiri Terhadap Keamanan Dan Keselamatan Penumpang Di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 12(7.C), 207-226. Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/14762>.

INTRODUCTION

Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki ribuan pulau besar dan kecil yang dipisahkan oleh lautan, sehingga transportasi laut memegang peranan penting dalam menunjang mobilitas manusia maupun distribusi barang antar wilayah. Salah satu sarana transportasi laut yang banyak digunakan di daerah pesisir dan kepulauan adalah speed boat, yaitu kapal motor berkecepatan tinggi yang mampu menjangkau wilayah-wilayah terpencil dengan waktu tempuh yang relatif singkat. Penggunaan speed boat menjadi solusi utama di daerah yang memiliki keterbatasan akses darat, seperti di wilayah Kabupaten Indragiri Hilir, Provinsi Riau, yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan dan sungai besar.

Tingkat kecelakaan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena tingginya tingkat kecelakaan penyeberangan sungai dan danau salah satunya adalah faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran keselamatan transportasi sangat minim adanya yang berakibat kelalaian terhadap pengguna angkutan sungai. Kerugian akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik kerugian materi maupun kerugian jiwa.¹

Tanggung jawab menurut Kamus Besar bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.² Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan penumpang yang berbentuk badan usaha. Jadi pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang atau penumpang untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang serta pihak ketiga.³

Perencanaan untuk kebutuhan sarana (kapal laut) dan prasarana transportasi laut (pelabuhan dan dermaga) belum terlaksana secara efektif, sehingga penyediaan kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk memenuhi kebutuhan belum serasi dan seimbang. Bila kapasitas yang tersedia lebih besar dari kebutuhan akan mengakibatkan pemborosan dan sebaliknya kapasitas yang tersedia lebih kecil dari kebutuhan akan menimbulkan kepadatan pelayaran.⁴

¹ Jabalnul, Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengawas Pelayaran pada Pelayaran Rakyat, *Jurnal Ilmu Hukum*, Universitas Halu Oelo, No.2 Vol.2 September 2018, hlm 2.

² Khairunnisa, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana USU, Medan, 2008, hlm.4

³ Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Reni Cipta, Jakarta, 1995, hlm.15.

⁴ Rahardjo Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, 2015 hlm127

Tanggung jawab pengangkut sangat penting, karena keselamatan jiwa manusia yang diangkut ialah hal pokok yang harus diperhatikan. Dalam pengangkutan penumpang, pengangkut tidak hanya berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan. Pengangkut berkewajiban untuk menjaga keamanan penumpang mulai saat masuk kapal sampai saat keluar kapal.⁵ Menurut Pasal 1367 KUHPerdara menyebutkan bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.⁶

Menurut Martono dan Eka Budi perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan di perairan harus dilengkapi dengan dokumen pengangkutan berupa *bill of lading*/konosemen/manifes sebagaimana telah ditetapkan dalam perjanjian internasional maupun dalam peraturan perundang-undangan nasional, perjanjian pengangkutan di perairan tersebut dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen pengangkutan.⁷

Pelaku usaha memegang peranan yang sangat penting sama halnya juga dalam dunia perdagangan, bahkan pelaku usaha memegang peranan yang mutlak, sebab tanpa pengangkutan pelaku usaha akan mengalami kesulitan untuk dapat berjalan. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang berkewajiban untuk membayar uang angkutan.⁸

Penelitian kedua dilakukan Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufon AZ (2021) Universitas Merdeka Malang dengan judul Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan Laut di Indonesia dengan permasalahan yaitu bagaimanakah proses penyelenggaraan pengangkutan pengiriman barang melalui laut dan bagaimanakah prinsip tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut menurut Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif dalam penulisan skripsi⁹

Penelitian ketiga dilakukan Randy Y.C. Aguw (2013) dengan judul Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau dari

⁵ Hasil Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Penerbit Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hlm 137

⁶ Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Bandung, hlm 121, 2006

⁷ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 179, 2011.

⁸ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 15

⁹ Hatta, M., Mochtar, D. A. & AZ, M. G. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Bhirawa Law J.* 2, 45–52 (2021).

Undang-Undang Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dengan permasalahan yaitu untuk mengetahui bagaimana tanggung Jawab Syahbandar dalam keamanan dan keselamatan pelayaran dan bagaimana tugas Syahbandar dalam rangka meningkatkan keamanan dan keselamatan Pelayaran, penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan (*library research*) dalam penulisan skripsi¹⁰.

Rumusan Masalah

Berdasarkan pada ruang lingkup penelitian tersebut di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT. Putra Bone Riau Mandiri terhadap keselamatan dan keamanan penumpang di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Apa sajakah hambatan terhadap tanggung jawab PT. Putra Bone Riau mandiri terhadap keselamatan dan keamanan penumpang di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?

Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas maka tujuan yang harus dicapai dari penelitian ini, antara lain :

- a. Untuk mengetahui tanggung jawab PT.Putra Bone Riau Mandiri terhadap keselamatan dan keamanan penumpang di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir.
- b. Untuk mengetahui hambatan tanggung jawab PT.Putra Bone Riau mandiri terhadap keselamatan dan keamanan Penumpang di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian yang diambil penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu hukum, khususnya di bidang hukum pengangkutan laut dan pertanggungjawaban hukum atas kecelakaan kapal penumpang. Penelitian ini dapat menjadi bahan referensi bagi akademisi dan mahasiswa dalam memahami penerapan ketentuan KUHD dan Undang-Undang Pelayaran dalam praktik angkutan laut.

b. Secara Praktis

• Bagi Pelindo

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi Pelindo sebagai pengelola pelabuhan dalam meningkatkan pengawasan terhadap kapal penumpang yang akan diberangkatkan, khususnya terkait pemeriksaan jumlah penumpang, kelaiklautan kapal, serta kelengkapan alat keselamatan, guna mencegah terjadinya kecelakaan pelayaran.

• Bagi Penumpang

¹⁰ Aguw, R. y. . Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari Uu Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Adm.* 1, 45–56 (2013).

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran hukum penumpang mengenai pentingnya mematuhi ketentuan keselamatan pelayaran, tidak memaksakan diri untuk menggunakan kapal yang telah melebihi kapasitas, serta mematuhi arahan awak kapal demi keselamatan bersama.

- Bagi PT.Putra Bone Riau Mandiri

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi PT Putra Bone Riau Mandiri sebagai perusahaan pelayaran untuk meningkatkan penerapan standar keselamatan pelayaran, memastikan kepatuhan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, serta memperkuat tanggung jawab perusahaan dalam menjamin keselamatan penumpang.

Kerangka Teori

Kerangka teori adalah konsep-konsep yang sebenarnya merupakan abstraksi dari pemikiran atau kerangka acuan pada dasarnya yang berguna untuk mengadakan indentifikasi terhadap dimensi sosial yang dianggap relevan oleh peneliti.¹¹ maka dalam penelitian ini yang menjadi landasan teori adalah:

1. Teori Tanggung Jawab

Tanggung jawab dalam bahasa Inggris diterjemahkan dari kata “*responsibility*” atau “*liability*”, sedangkan dalam bahasa Belanda, yaitu “*vereentwoodelijk*” atau “*aansparrkelijheid*”.¹² Dalam Kamus Besar Indonesia, yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya jika terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan. Tanggung jawab atas kewajiban yang dikeluarkan.¹³

Tanggung jawab adalah wajib, menanggung, wajib memikul beban, wajib memenuhi segala akibat yang timbul dari perbuatan, rela mengabdikan, dan rela berkorban untuk kepentingan pihak lain.¹⁴ Dalam hukum perlindungan konsumen, pelaku usaha harus dapat dimintakan pertanggung jawaban, yaitu jika perbuatannya telah melanggar hak-hak dan kepentingan konsumen, menimbulkan kerugian, atau kesehatan konsumen terganggu.¹⁵

Tanggung jawab produk adalah suatu tanggung jawab secara hukum dari orang atau badan hukum yang menghasilkan suatu produk (*produser manufactur*) atau dari orang atau badan yang bergerak dalam suatu proses untuk menghasilkan produk (*processor assembler*) atau dari orang atau badan yang menjual atau yang mendistribusikan (*seller,distributor*) produk tersebut. Menurut kamus hukum,”tanggung jawab produk yaitu tanggung jawab para produsen untuk produk yang telah dibawanya kedalam peredaran yang menimbulkan atau menyebabkan kerugian karena cacat pada produk tersebut”.¹⁶

¹¹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press UI Press, Jakarta 1999, hlm. 12

¹² <https://www.blogster.com/khaerultanjung/pelaku-usaha-dan-tanggung-jawab> diakses pada tanggal 3 Februari 2023

¹³ United States District Court, 2004, D. Hawai’I, No. 441510, 2004 WL 3825556, Verdict and Settlement Summary, Jurnal West Law, diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada tanggal 5 Ferbruari 2023 dan diterjemahkan oleh

¹⁴ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hlm.94

¹⁵ Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Lampung, Lampung, 2007, hlm 93

¹⁶Fuady, Munir, *Pengantar Hukum Binsis*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung: 2002, hlm 64

2. Teori Pengangkutan Laut

Sebagai bagian dari beberapa macam upaya yang dilakukan oleh pihak pemerintah dalam suatu negara melalui sarana hukum. Hal itu termasuk membantu subyek hukum mengenal dan mengetahui hak-hak tersedia dan kewajibannya serta dalam menghadapi permasalahan kesulitan memperoleh prasarana dan sarana. Pemerintah yang merepresentasi negara, sebagaimana tujuan negara itu sendiri maka pemerintah harus memastikan pelaksanaan hak dan kewajiban, juga untuk melindungi segenap bangsa di dalam suatu negara serta mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat dari negara itu adalah termasuk di dalam makna perlindungan hukum. Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan.¹⁷

Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Menurut Abbas Salim di dalam bukunya yang berjudul *Manajemen Transportasi* yang menjelaskan tentang transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana, layanan Transportasi dengan jaminan keselamatan akan memberikan kepastian dan ketenangan bagi pelaku perjalanan atau bagi pemilik barang, sehingga kegiatan sosial ekonomi masyarakat dapat terlindungi.¹⁸

Seiring dengan berkembangannya waktu dan juga tuntutan suatu kebutuhan masyarakat, maka pihak pengelola transportasi angkutan laut perlu menyiapkan sarana maupun prasarana yang mampu memberikan layanan kepada penumpang pengguna jasa transportasi laut sesuai standar yang telah ditetapkan. kegiatan pada sektor Transportasi laut juga merupakan tulang punggung dari pola distribusi bagi penumpang sebagai penerima jasa angkutan transportasi air.

Menurut Warpani didalam bukunya yang berjudul *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* menerangkan bahwa angkutan (*transport*) merupakan suatu kegiatan perpindahan orang selaku penumpang pengguna jasa transportasi air dari suatu tempat (asal) ketempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan).¹⁹ Ekonomi dan transportasi sangat erat kaitannya dan keduanya dapat saling mempengaruhi. Kaitan tersebut memberikan kebijakan dari transportasi laut sebagai urat nadi peningkatan pembangunan nasional, kebijakan ini sebagai penunjang tercapainya perekonomian secara optimal, sehingga jasa produktivitas laut cukup tersedia merata dan terjangkau daya beli masyarakat. Menurut Khairul abadi dan Ruskandi didalam jurnalnya menerangkan bahwa angkutan umum penumpang adalah salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama sama dengan menerapkan sistem sewa atau bayar.²⁰

Kerangka Konseptual

¹⁷ Aljufri, M. R., Mamahit, G. N., & Sondakh, M. T. (2020). Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Quarterly Journal of Health Psychology*, 8(32),

¹⁸ Alim, A. (2004). *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo Persada

¹⁹ Suwardjoko Probonagoro Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Bandung: ITB Press, 2002),

²⁰ Abadi, K., & Ruskandi. (n.d.). Evaluation The Needs of Public Transport Passengers in Malang Town (Case Studies Route Arjosari-Dinoyo-Landungsari). 14, 73–83. <http://ejournal.umm.ac.id/index.php/jmts/article/view/3318>

Kerangka konseptual merupakan kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep penelitian yang telah dilakukan. Maka daripada itu, peneliti memberikan kerangka konseptual terhadap istilah-istilah yang digunakan, yaitu sebagai berikut:

1. Tanggung jawab adalah wajib, menanggung, wajib memikul beban, wajib memenuhi segala akibat yang timbul dari perbuatan, rela mengabdikan, dan rela berkorban untuk kepentingan pihak lain.
2. Pelaku usaha adalah setiap orang-perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.²¹
3. Penyedia jasa adalah setiap orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di bidang Perdagangan Jasa.²²
4. Transportasi air adalah transportasi yang memiliki dua kategori yakni transportasi laut (*ocean transport*) dan transportasi air di pedalaman (*inland water transport*).²³
5. Penumpang adalah orang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, pihak pengangkut yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar biaya pengangkutan.²⁴

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian hukum adalah suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematis dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari suatu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya.²⁵ Hal ini dilakukan untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul. Oleh karena itulah, penelitian hukum merupakan suatu penelitian di dalam kerangka *know-how* di dalam hukum.²⁶

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian hukum *sosiologis* yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan identifikasi hukum dan menganalisa pengaturan perundang-undangan yang terkait dan berlaku.²⁷ Adapun dalam

²¹ Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

²² Pasal 1 ayat (3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 2019 tentang Penyediaan Tenaga Teknis yang Kompeten di Bidang Perdagangan J

²³ Riske, A, 2005. Persepsi Calon Pengguna dan Penentu Kebijakan terhadap Rencana Pengoperasian Angkutan Sungai DKI Jakarta. Tugas Akhir Program Sarjana Departemen Teknik Planologi Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan : Institut Teknologi Bandung

²⁴ Pasal 40 Undang-Undang Pelayaran.

²⁵ Soerjono Soekanto, hlm. 73

²⁶ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Jakarta, Prenada Media Group, 2011 hlm.41

²⁷ *Ibid*, hlm. 48

penelitian ini penulis akan turun langsung kelapangan untuk memperoleh data dengan menggunakan wawancara. Sifat penelitiannya termasuk kedalam penelitian deskriptif yang menjelaskan suatu kejadian didaerah tertentu berupa gambaran data awal permasalahan yang akan di teliti terutama berkaitan dengan judul.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di Kabupaten Indragiri Hilir lebih tepatnya berada di Pelabuhan Pelindo I cabang Tembilahan. Dikarenakan lokasi penelitian ini masih terdapat permasalahan terkait dengan adanya kecelakaan Speed Bot Evelyn Calisca 01 pada hari kamis 27 april 2023 di perairan sungai guntung kecamatan kateman dengan rute keberangkatan Tembilahan ke Tanjung Pinang.

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi dapat diartikan sebagai keseluruhan dari objek penelitian yang dapat menjadi sumber data penelitian²⁸. Mengacu pada pengertian tersebut, maka dapat dipahami bahwa populasi berupa sekelompok orang- orang yang telah dibatasi oleh peneliti.

b. Sampel

Untuk mempermudah penulis dalam melakukan penelitian maka penulis menentukan sampel.sampel merupakan bagian dari populasi yang dianggap mewakili populasinya.²⁹ dan metode yang dipakai adalah *purposive*. Metode *purposive* yaitu menetapkan sejumlah sample yang mewakili sendiri oleh penulis. Untuk lebih jelasnya mengenai populasi dan sampel dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 1.1
Populasi dan Sampel

No	Populasi	Jumlah	Sampel	(%)
1	Direktur PT Putra Bone Riau Mandiri	1	1	100%
2	Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Tembilahan	1	1	100%
3	Penumpang/ ahli waris	45	5	10,5%
Jumlah		14	51	10,5

4. Sumber Data

Dalam penelitian ini pada umumnya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari pelaksana perjanjian dan dari bahan-bahan pustaka.yang diperoleh langsung dari nasabah dinamakan data primer (atau data dasar), sedangkan yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka lazimnya dinamakan data sekunder.³⁰ Di.dalam penelitian ini, penulis akan mengumpulkan data yang terdiri dari :

²⁸ M. Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Kencana, Jakarta, 2005, hlm.109

²⁹ Burhan Ashofa, 2012, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 79

³⁰ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada,2011 hlm. 12

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari masyarakat (lapangan) yang sesuai dengan permasalahan.³¹ Data primer merupakan data empiris yang diperoleh secara langsung dilapangan atau lokasi penelitian melalui teknis wawancara dengan sumber informasi.

b. Data Sekunder

1) Bahan Hukum Primer

2) Bahan Hukum Primer merupakan data yang diperoleh dan dikumpulkan melalui literatur atau studi perpustakaan, peraturan Perundang-Undangan, buku-buku, surat kabar, majalah, koran, dan bacaan-bacaan lainnya yang berhubungan erat dengan masalah yang akan diteliti. Bahan Hukum Sekunder Bahan hukum sekunder adalah semua publikasi tentang hukum yang merupakan dokumen yang tidak resmi.³² Yaitu bahan-bahan penelitian yang berasal dari literatur dan hasil karya ilmiah dari kalangan hukum yang berkaitan dengan pokok pembahasan.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk dan memudahkan penulis untuk menemukan suatu istilah-istilah atau pengertian dari bahan hukum primer dan sekunder, kamus hukum, KBBI.

5. Analisis Data

Dalam penelitian ini analisa yang dilakukan adalah analisis kualitatif merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif, yaitu apa yang dinyatakan responden secara tertulis atau lisan dan perilaku nyata.³³ Selanjutnya ditarik suatu kesimpulan secara deduktif, yaitu menarik kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum ke hal-hal yang bersifat khusus. Dimana dalam mendapatkan suatu kesimpulan dimulai dengan melihat faktor-faktor yang nyata dan diakhiri dengan penarikan suatu kesimpulan yang juga merupakan fakta dimana fakta tersebut dijembatani oleh teori-teori.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanggung Jawab PT. Putra Bone Riau Mandiri Terhadap Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Tanggung jawab dalam bahasa Inggris diterjemahkan dari kata “*responsibility*” atau “*liability*”, sedangkan dalam bahasa Belanda, yaitu “*vereyentwoodelijk*” atau “*aansparrkelijheid*”.³⁴ Dalam Kamus Besar Indonesia, yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala

³¹ Fakultas Hukum Universitas Riau, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Pekanbaru, 2022, hlm.18

³² Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 54.

³³ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Rajawali Press, Jakarta. hlm.32.

³⁴ <https://www.blogster.com/khaerultanjung/pelaku-usaha-dan-tanggung-jawab> diakses pada tanggal 3 Februari 2023

sesuatunya jika terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan. Tanggung jawab atas kewajiban yang dikeluarkan.³⁵

Tanggung jawab adalah wajib menanggung, memikul beban wajib memenuhi segala akibat yang timbul dari perbuatan, rela mengabdikan, dan rela berkurban untuk kepentingan pihak lain. Dalam hukum perlindungan konsumen, pelaku usaha harus dapat diminta pertanggung jawaban, yaitu jika perbuatan telah melanggar hak-hak kepentingan konsumen, menimbulkan kerugian, atau kesehatan konsumen terganggu.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan maka hasil lapangan menunjukkan bahwa Speed Boat Evelyn Calisca 01 mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang seharusnya. Kapal tersebut memuat lebih dari 51 (lima puluh satu) orang penumpang, jauh melampaui kapasitas maksimalnya. Keputusan untuk mengangkut penumpang berlebih ini merupakan kelalaian fatal yang dilakukan oleh nahkoda dan anak buah kapal.

Berkurang stabilitas kapal berat berlebih membuat kapal tidak stabil dan sulit dikendalikan. Hal ini mengurangi kemampuan nahkoda untuk menghindari rintangan di depan. Sulitnya proses evakuasi saat terjadi kecelakaan, jumlah penumpang yang terlalu banyak menyulitkan proses penyelamatan. Hal ini berkontribusi langsung pada tingginya jumlah korban jiwa.

Faktor alam tabrakan dengan batang kayu saat melaju dalam kondisi overload kapal yang menabrak sebatang kayu yang hanyut disungai. Kondisi kapal yang tidak stabil membuat nahkoda tidak dapat menghindari tabrakan. Tabrakan ini menjadi pemicu langsung menyebabkan kapal terbalik. Tanpa adanya kelebihan muatan, kemungkinan besar tabrakan dengan sebatang kayu tidak akan berujung pada tragedi sebesar ini³⁶.

1. Tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan

Teori ini menyatakan bahwa seorang baru dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang diberlakukannya. Kesalahan yang dimaksud bukan hanya dalam bentuk melanggar hukum, melainkan ada beberapa unsur yang harus dipenuhi. Unsur kesalahan tersebut terdiri dari:

a. Kemampuan bertanggung jawab (*toerekening svatbaarheid*)

Seseorang hanya bisa dimintai pertanggung jawaban jika seseorang tersebut dianggap mampu bertanggung jawab. Artinya, seseorang tersebut memiliki akal sehat dan kematangan jiwa untuk memahami akibat dari perbuatan yang dilakukannya.³⁷

b. Adanya perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daat/perbuatan melanggar norma*).

Kesalahan hanya bisa ada jika orang seseorang tersebut melakukan suatu tindakan yang melanggar hukum atau norma (pidana maupun perdata), contohnya yaitu jika seseorang tersebut melakukan tindakan mencuri, merusak barang orang lain dan menabrak karena kelalaian. Hal tersebut juga dijelaskan pada Pasal 1365

³⁵ United States District Court, 2004, D. Hawai'i, No. 441510, 2004 WL 3825556, Verdict and Settlement Summary, Jurnal West Law, diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada tanggal 5 Februari 2023 dan diterjemahkan oleh

³⁶ Ibid, hlm 40

³⁷ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, (2008)

KUHPerdata: “Tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”³⁸

c. Kesalahan dalam bentuk kesengajaan (dolus) atau kelalaian (culpa)

Kesengajaan yang dimaksud yaitu jika pelaku tahu dan mau melakukan perbuatan itu, misalnya seseorang sengaja memukul orang lain. Sedangkan bentuk kesalahan dari kelalaian yaitu jika pelaku tidak berniat, tetapi lalai atau tidak hati-hati sehingga menimbulkan kerugian bagi banyak orang, misalnya mengemudi kendaraan secara ugal-ugalan hingga menabrak orang. Hal tersebut dijelaskan pada pasal 359 KUHP tentang kelalaian yang menyebabkan kematian³⁹

d. Hubungan sebab-akibat (*causaliteit*)

Harus ada hubungan langsung antara kesalahan yang dilakukan dengan akibat kerugian yang timbul, jika tidak ada hubungan kausal, maka tidak bisa dimintai tanggung jawab contoh dari unsur ini yaitu jika kerugian timbul karena faktor alam (*force majeure*), pelaku tidak bisa dimintai kesalahan.⁴⁰

Berdasarkan teori tanggung jawab dalam hukum perdata dan transportasi laut, terdapat beberapa konsep yang relevan untuk menganalisis peristiwa kecelakaan Speed Boat Evelyn Calisca 01. Pertama, tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan menjelaskan bahwa apabila pengangkut atau pihak yang bertanggung jawab melakukan kelalaian atau tindakan sengaja yang merugikan penumpang, maka pengangkut dapat dimintai pertanggungjawaban. Dalam kasus ini, PT Putra Bone Riau Mandiri tidak menerapkan sistem keselamatan penumpang secara memadai. Nahkoda dan anak buah kapal membiarkan kapal membawa muatan overload serta tidak melakukan pemeriksaan sebelum keberangkatan, tindakan yang dilakukan secara sadar demi keuntungan. Aktivitas tersebut memenuhi unsur kesalahan (*fault element*), sehingga menimbulkan tanggung jawab penuh atas kecelakaan yang terjadi. Konsep ini sejalan dengan teori tanggung jawab mutlak dan tanggung jawab dengan pembatas, di mana pengangkut wajib memastikan keselamatan penumpang, dan kelalaian yang disengaja menempatkan perusahaan dalam kategori bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang timbul.

Kedua, dari perspektif teori pengangkutan laut, pengangkut memiliki kewajiban hukum untuk menyediakan kapal yang laik laut, awak kapal yang kompeten, dan peralatan keselamatan yang lengkap. Prinsip ini diatur dalam KUHD dan UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008, yang menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan penumpang selama kapal berada di bawah pengawasannya. Dalam peristiwa Speed Boat Evelyn Calisca 01, tindakan membawa penumpang melebihi kapasitas tanpa pemeriksaan kapal melanggar prinsip ini, sehingga PT Putra Bone Riau Mandiri gagal memenuhi kewajiban dasar pengangkutan penumpang. Dari sudut teori pengangkutan, perbuatan pengangkut yang lalai ini dapat dikategorikan sebagai pelanggaran

³⁸ <https://www.ilslawfirm.co.id/langkah-hukum-dirugikan-secara-perdata/>

³⁹ <https://www.hukumonline.com/klinik/a/pasal-359-kuhp-tentang-kelalaian-yang-menyebabkan-kematian-lt660a880959938>

⁴⁰ <https://www.hukumonline.com/klinik/a/teori-kausalitas-dalam-hukum-pidana-lt5e931262b32db/>

kontrak pengangkutan dan kelalaian profesional, yang berdampak langsung pada timbulnya kerugian dan korban jiwa.

Dengan menggabungkan kedua perspektif, dapat disimpulkan bahwa PT Putra Bone Riau Mandiri secara hukum bertanggung jawab penuh atas kecelakaan Speed Boat Evelyn Calisca 01. Unsur kesalahan yang disengaja dan pengabaian standar keselamatan menegaskan penerapan teori tanggung jawab dalam konteks pengangkutan laut. Analisis ini penting untuk penelitian hukum sosiologis maupun untuk memberikan dasar rekomendasi praktik keselamatan penumpang yang lebih ketat dalam industri transportasi laut di Indonesia..

Menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut Undang-Undang Pelayaran) kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Pengelolaan jasa transportasi angkutan perairan yaitu kapal laut di Riau khususnya, dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT Putra Bone Riau Mandiri.⁴¹

Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan itu diakhiri.⁴² Dalam Pasal 1 Undang-Undang Pelayaran menyebutkan pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Pengelolaan jasa Transportasi angkutan Perairan di Riau khususnya, dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu. PT. Putra Bone Riau Mandiri adalah rute Tembilahan-Sungai Guntung. Sebagai pengangkut pihak PT. Putra Bone Riau Mandiri harus memenuhi kewajibannya.

PT. Putra Bone Riau Mandiri sebagai pihak pengangkut melakukan berbagai cara untuk memenuhi tanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang, salah satunya dengan menyediakan fasilitas yang menunjang keamanan dan keselamatan penumpang.

Fasilitas yang tersedia diantaranya adalah *life jacket*, pelampung, , alat pemadam kebakaran dan lain sebagainya. Pengangkut mengharapkan dengan penyediaan fasilitas yang baik pihak pengangkut dapat memenuhi kebutuhan penumpang dan meningkatkan pelayanan kepada penumpang kapal.

Selain penyediaan fasilitas yang menunjang keamanan dan keselamatan kapal, pihak pengangkut juga selalu memberikan informasi kepada penumpang, baik secara lisan atau tulisan. Informasi secara lisan menggunakan pengeras suara yang ditujukan kepada penumpang, mengenai larangan untuk tidak membuang sampah ke laut. Informasi secara tertulis dilakukan dengan menempelkan peringatan-peringatan atau himbauan secara tertulis di tempat tertentu yang berbahaya di kapal, misalnya tulisan dilarang merokok” di dekat mesin kapal karena dapat memicu terjadinya kebakaran.

⁴¹ Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

⁴² Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1998, hlm.2

Tanggung jawab PT. Putra Bone Riau Mandiri dalam perlindungan konsumen memberikan pengaruh terhadap keamanan dan keselamatan penumpang kapal. Bahwa tanpa adanya perlindungan orang tidak tahu apa yang harus diperbuatnya dan akhirnya timbul keresahan. Tak hanya itu, segala badan usaha juga harus memberikan perlindungan kepada konsumen yang dirugikan. Dalam penerapan pengangkutan laut seringkali terjadi perjanjian hak dan kewajiban antara konsumen dan penyedia jasa.

Berdasarkan hasil penelitian penulis yang dilakukan di Pelindo I Cabang Tembilahan menguraikan bahwa proses tanggung jawab yang dilaksanakan oleh pihak kapal terhadap penumpang kapal, umumnya telah memenuhi tanggung jawabnya. Walaupun demikian ada beberapa hal penting yang masih membutuhkan peningkatan pelayanan, diantaranya:

- a. Penyampaian cara penggunaan *life jacket* masih kurang maksimal, terdapat gambar cara penggunaan *life jacket* tetapi tidak ada tutorial cara menggunakannya sehingga tidak semua orang paham dan bisa menggunakan *life jacket* jika suatu saat terjadi kecelakaan kapal.
- b. kecelakaan kapal.
- c. masih terdapat tempat duduk penumpang yang rusak dan tidak layak untuk diduduki.
- d. Terdapat banyak calo tiket.
- e. Kurangnya informasi yang diberikan kepada penumpang mengenai jadwal keberangkatan kapal yang sering berubah-ubah.

PT. Putra Bone Riau Mandiri merupakan penyedia kapal angkutan Perairan yang memiliki Cabang atau agen kapal yang berada di Tembilahan, Tanjung Pinang dan Moro. Rute keberangkatan untuk Cabang Tembilahan dan Tanjung Pinang PT. Putra Bone Riau Mandiri meliputi Tembilahan-Tanjung Pinang dan ⁴³Tanjung Pinang- Tembilahan, Sedangkan Cabang Moro PT. Putra Bone Riau Mandiri memiliki rute keberangkatan kapal yaitu Tanjung Balai Karimun-Kota Baru, Urung-Sekupang, Tanjung Balai Karimun-Tanjung Pinang dan Tanjung Batu Kunder-Tanjung Pinang. Untuk keberangkatan armada kapal PT. Putra Bone Riau Mandiri dengan rute Tembilahan-Tanjung Pinang baru beroperasi selama kurang lebih 10 bulan sampai dengan sekarang.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwasannya apabila terdapat kecelakaan kapal yang dapat membahayakan keselamatan dari sebuah kapal maupun nyawa manusia dalam hal kapal tenggelam, terbakar, tabrakan, dan juga kandas, maka tanggung jawab dari pada nahkoda, kecuali dalam hal tersebut ia dapat membuktikan telah dilakukannya upaya atau telah melaksanakan kewajibannya berdasarkan ketentuan yang ada. Dalam melakukan pelayaran nahkoda memiliki tanggung jawab untuk keselamatan dari kapal yang dibawanya. Penumpang yang ada diangkutnya, serta muatan didalam kapal tersebut selama kapal tersebut berlayar. Dan nahkoda yang merupakan pemimpin tertinggi diatas kapal dan juga sebagai wakil dari sebuah

perusahaan pengangkut untuk melakukan kegiatan pelayaran dengan memperhatikan kondisi laik laut.⁴⁴

Hambatan Terhadap Tanggung Jawab PT. Putra Bone Riau Mandiri Terhadap Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Pelindo I Cabang Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Tanggung jawab perusahaan pelayaran tidak terlepas dari ketentuan hukum yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang tersebut secara tegas mengatur bahwa suatu perusahaan angkutan laut wajib menjamin keselamatan, serta perlindungan terhadap setiap penumpang selama perjalanan. Namun, dalam implementasinya, sering dijumpai berbagai hambatan yang menyebabkan pelaksanaan tanggung jawab tersebut tidak berjalan optimal. Salah satu kasus mencerminkan adanya hambatan tersebut adalah kecelakaan Speedboat Evelyn Calisca 01 yang dioperasikan oleh PT.Putra Bone Riau Mandiri. Peristiwa ini menimbulkan persoalan hukum sekaligus sosial, terutama terkait pemenuhan kewajiban perusahaan terhadap penumpang dan ahli waris korban. Adapun hambatan tanggung jawab PT Putra Bone Riau Mandiri yaitu sebagai berikut:

1. Hambatan Pengumpulan Data Penumpang yang dilakukan oleh PT. Putra Bone Riau Mandiri

PT. Putra Bone Riau Mandiri dalam pelaksanaannya, pemenuhan tanggung jawab tersebut tidak sejalan sebagaimana mestinya. Terdapat berbagai hambatan yang mengurangi efektivitas tanggung jawab perusahaan pelayaran, baik yang bersifat internal maupun eksternal. Hambatan tersebut kerap muncul akibat lemahnya system administrasi, keterbatasan sarana teknologi, kelalaian dalam pengawasan, hingga praktik social masyarakat yang tidak sejalan dengan ketentuan hukum. Akibatnya, ketika terjadi peristiwa kecelakaan, proses pertanggungjawaban seringkali terhambat, sehingga hak-hak penumpang maupun ahli waris korban tidak segera terpenuhi secara layak.⁴⁵

Kondisi ini tercermin secara nyata dalam peristiwa kecelakaan Speed boat Evelyn Calisca 01 yang dioperasikan oleh PT. Putra Bone Riau Mandiri di wilayah perairan Kabupaten Indragiri Hilir. Kasus ini menimbulkan sorotan publik karena selain mengakibatkan korban jiwa, juga membuka fakta mengenai kelemahan sistem administrasi perusahaan pelayaran, terutama terkait ketidakakuratan data manifest. Manifest resmi hanya mencatat 51 (lima puluh satu) penumpang, Sedangkan kenyataannya terdapat 56 (lima puluh enam) penumpang di dalam kapal. Perbedaan jumlah tersebut menunjukkan adanya kelemahan serius dalam mekanisme pendataan, yang pada gilirannya menimbulkan hambatan dalam mengidentifikasi korban dan pihak yang berhak memperoleh santunan atau ganti rugi. Hambatan yang dihadapi PT. Putra Bone Riau Mandiri tidak hanya terbatas pada aspek administrasi. Terdapat pula persoalan teknis dalam membuktikan kelaikan kapal, hambatan koordinasi dengan

⁴⁴ Samuel Ronatio Adinugroho dan Anung Aditya Tjahja. 2019. Tanggung Jawab Nakhoda atas Keselamatan Muatan dalam Perspektif Hukum Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum*. 3(1): 43-54. <https://doi.org/10.35973/jidh.v3i1.1357>.

⁴⁵ Ibid, hlm 11

pihak otoritas pelabuhan, serta hambatan sosial yang timbul akibat kebiasaan masyarakat menggunakan jasa angkutan laut tanpa tiket resmi. Faktor-faktor tersebut saling berkaitan dan secara langsung berdampak pada pelaksanaan tanggung jawab hukum perusahaan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Pelayaran.

2. Hambatan Kurangnya Pegawai

Salah satu faktor yang turut yang menjadi hambatan dalam pertanggung jawaban PT.Putra Bone Riau Mandiri adalah keterbatasan jumlah pegawai dan kru kapal dalam industri pelayaran jumlah dan kualitas sumber daya manusia (SDM) sangat berpengaruh terhadap pengelolaan keselamatan dan keamanan pelayaran.⁴⁶

Berdasarkan pasal 118 undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, kapal dinyatakan laik laut apabila memenuhi syarat keselamatan, pencegahan pencemaran, pengawakan kapal, manajemen keselamatan, dan kelayakan muatan. Artinya, kapal wajib diawali oleh kru kapal dengan jumlah dan kompetensi sesuai ketentuan, agar standar keselamatan dan terpenuhi namun, dalam kasus Speed boat Evelyn Calisca 01, keterbatasan pegawai terlihat dalam beberapa aspek.

3. Kurangnya pengawasan kapal sebelum berangkat

Pegawai yang seharusnya memastikan kapal tidak *overcapacity* tidak dapat menjalankan tugas secara efektif. kelebihan penumpang pun terjadi karena tidak ada pegawai secara konsisten melakukan pemeriksaan dan validasi.⁴⁷

4. Keterbatasan Respon Pascakecelakaan

Setelah kecelakaan, jumlah pegawai yang minim membuat proses pengumpulan data korban, komunikasi dengan keluarga, hingga pemenuhan kewajiban ganti rugi berjalan lambat. Hal ini menimbulkan kesan bahwa perusahaan tidak responsive, padahal salah satu hambatan kurangnya pegawai.

Hambatan kurangnya pegawai dapat mempengaruhi berbagai aspek dalam penanganan situasi darurat dan proses pasca-kecelakaan. Jika pegawai yang tersedia tidak cukup, maka proses tanggung penumpang bisa menjadi lambat dan tidak efisien. Ini berpotensi meningkatkan risiko kehilangan nyawa karena keterlambatan dalam memberikan tanggung jawab kepada korban kecelakaan.

Keterbatasan pegawai dapat menghambat kemampuan untuk memberikan tanggung jawab yang cepat dan memadai kepada korban kecelakaan. Hal ini dapat memperburuk kondisi kesehatan korban dan memperlambat proses pemulihan. yang dialami korban kecelakaan kapal Speed Boat Evelyn Calisca 01..

Kegagalan dalam koordinasi dapat memperlambat respons dan menyulitkan penyelesaian tanggung jawab yang efektif. Pegawai yang terbatas dapat menyebabkan kesulitan dalam mengatur komunikasi yang jelas dan konsisten antara semua pihak yang terlibat. Ini dapat mengarah pada misinformasi atau kekurangan informasi penting bagi korban. Mengatasi⁴⁸. hambatan akibat kekurangan pegawai setelah kecelakaan kapal memerlukan strategi yang

⁴⁶ ibid

⁴⁷ Wawancara dengan Bapak Munawin selaku Direktur kepala PT.Putra Bone Riau Mandiri, pada tanggal 09 Desember 2023

⁴⁸ Wawancara dengan Bapak Munawin selaku Direktur kepala PT.Putra Bone Riau Mandiri, pada tanggal 09 Desember 2023

komprehensif untuk memastikan penanganan yang efektif, adil, dan cepat dari semua aspek situasi darurat dan pemulihan.⁴⁹ Hambatan komunikasi PT. Putra Bone Riau Mandiri dengan penumpang atau /ahli waris. Komunikasi yang baik merupakan elemen vital dalam industri pelayaran karena menyakut kordinasi oprasional keselamatan serta tanggung jawab hukum pada kasus kecelakaan Speed boat Evelyn Calisca 01 hambatan komunikasi menjadi salah satu faktor yang memperburuk penanganan dan memperlambat pemenuhan kewajiban perusahaan terhadap penumpang dan keluarga korban.

5. Kurangnya koordinasi internal

Komunikasi antara manajemen PT. Putera Bone Riau Mandiri dengan awak kapal tidak berjalan efektif. Imfomasi mengenai jumlah penumpang actual, kondisi kapal,serta masalah teknis dilapangan tidak tersampaikan dengan baik kepihak manajemen.Akibatnya, perusahaan kesulitan mengambiln langkah prenventif maupun reaktif

6. Minimnya komunikasi dengan penumpang

Penumpang tidak mendapat imformasi yang jelas mengenai kapasitas kapal, prosedur keselamatan,maupun hak –hak mereka situasi ini menyebabkan banyak penumpang tetap naik meskipun kapal sudah penuh, karena tidak ada peringatan tegas dari pihak perusahaan.

PT. Putra Bone Riau Mandiri menyampaikan informasi yang kurang tepat dan sensitif kepada pihak keluarga korban dan penumpang yang terdampak membutuhkan perhatian khusus. Karena kesibukan kecelakaan dapat menghambat komunikasi yang efektif.

Sebuah kapal dianggap sebagai lingkungan berisiko tinggi karena hambatan komunikasi terutama kurangnya kerja yang sama dan perbedaan kebangsaan di dalam kapal pelayaran hal ini sangat menjadi penghambat bagi komunikasi antara⁵⁰perusahan dan pihak korban.

Setelah terjadinya kecelakaan kapal, hambatan kesibukan komunikasi dapat menjadi tantangan bagi PT. Putra Bone Riau Mandiri untuk memberikan tanggung jawab kepada korban kecelakaan. Dalam situasi darurat, koordinasi antara berbagai pihak berwenang sangat penting. Hambatan komunikasi dapat mesnyebabkan kesulitan dalam mengoordinasikan kepada penumpang yang mengalami kecelakaan kapal, seperti nomor ponsel yang tidak diketahui oleh PT.Putra Bone Riau Mandiri untuk memberikan tanggung jawab kepada penumpang, yang dapat memperlambat proses tanggung jawab kepada korban kecelakaan kapal Speed Boat Evelyn Calisca 01. Kesulitan dalam berkomunikasi kepada korban kecelakaan dapat menghambat bantuan yang diberikan kepada korban kecelakan kapal Speed Boat Evelyn Calisca 01 ⁵¹.

Dalam kondisi kekurangan waktu dan tenaga, pencatatan penumpang sering kali dianggap sebagai prosedur yang bias disampingkan. Padahal, seperti yang terjadi kasus Evelyn Calisca 01 kurangnya pegawai menjadi hambatan besar dalam penangan tanggung jawab kepada korban kecelakaan Speed Boat evelyn

⁴⁹ Wawancara dengan Bapak Munawin selaku Direktur kepala PT.Putra Bone Riau Mandiri, pada tanggal 09 Desember 2023

⁵⁰ ibid

⁵¹ 8 Wawancara Penumpang /ahli waris pada tanggal 09 desember 2023

calisca 01, ketika jumlah atasan atau pegawai terbatas, mereka tidak biasa mengawasi setiap tindakan menyeluruh.

Korban dan ahli waris berasal dari berbagai lokasi yang berbeda-beda menyulitkan PT. Putra Bone Riau Mandiri melakukan verifikasi data atau komunikasi tatap muka, yang sebenarnya sangat dibutuhkan dalam situasi penuh duka seperti ini .

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Tanggungjawab jawab PT Putra Bone Riau Mandiri terhadap keselamatan dan keamanan penumpang belum sesuai dengan pasal 133 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Kerena pasal ini mewajibkan setiap perusahaan angkutan diperaikan untuk memenuhi standar kelaiklautan kapal. Kelaiklautan kapal tidak hanya kondisi fisik, tapi juga kapasitas muatan. Saat Speed Boat Evelyn Calisa 01 memuat penumpang melebihi kapasitasnya, Ini sudah merupakan pelanggaran terhadap standar kelaiklautan. PT Putra Bone Riau Mandiri bertanggung jawab memastikan awak kapal tidak melakukan pelanggaran ini, namun pengawasan yang lemah menunjukkan adanya pembiaran
2. Hambatan pengumpulan data yang dilakukan PT.Putra Bone Riau Mandiri adalah kurangnya data menifes penumpang yang valid. Kerena hambatan ini akibat langsung dari kelalaian PT dalam menjalankan tanggung jawabnya memastikan nahkoda peraturan keselamatan.
3. Kesulitan komunikasi tidak dapat proaktif PT. Putra Bone Riau Mandiri dalam berkomunikasi dengan ahli waris karena tidak memiliki data kontak. Perusahaan harus menunggu keluarga, yang menanbah penderitaan dan ketidakpastian. Kurangnya pegawai adalah hambatan yang secara langsung mengaruhi kinerja oprasionalnya dan pada akhirnya, keselamatan. Hambatan ini tidak hanya masalah internal perusahaan tetapi juga faktor yang berkontribusi pada terjadinya kecelakaan

Saran

Saran yang dapat disampaikan guna melengkapi hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. PT Putra Bone Riau Mandiri sebaiknya meningkatkan penerapan standar keselamatan pelayaran dengan memastikan seluruh kapal dan awaknya memenuhi ketentuan yang berlaku.
2. Perusahaan perlu memberikan kompensasi dan perlindungan hukum yang layak kepada penumpang atau keluarga korban apabila terjadi kecelakaan sebagai bentuk tanggung jawab sosial dan hukum.
3. Secara keseluruhan, wawancara dengan pihak PT.Putra Bone Riau Mandiri menegaskan bahwa kelalaian awal dalam membuat manifes penumpang menyebabkan kekacauan dan penundaan dalam proses pascakecelakaan. Hal ini tidak hanya menghambat proses pemberian santuan, tetapi juga menamnbah

beban moral dan psikologis yang besar bagi semua pihak yang terlibat⁵²

DAFTAR PUSTAKA

8 Wawancara Penumpang /ahli waris pada tanggal 09 desember 2023

- Abadi, K., & Ruskandi. (n.d.). Evaluation The Needs of Public Transport Passengers in Malang Town (Case Studies Route Arjosari-Dinoyo-Landungsari). 14, 73–83. <http://ejournal.umm.ac.id/index.php/jmts/article/view/3318>
- Abdul Kadir Muhammad, Hukum Perdata Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hlm.94
- Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1998, hlm.2
- Aguw, R. y. . Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari Uu Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Lex Adm. 1, 45–56 (2013).
- Alim, A. (2004). Manajemen Transportasi. Raja Grafindo Persada
- Aljufri, M. R., Mamahit, G. N., & Sondakh, M. T. (2020). Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Quarterly Journal of Health Psychology*, 8(32),
- Bambang Sunggono, Metodologi Penelitian Hukum, Rajawali Press, Jakarta. hlm.32.
- Burhan Ashofa, 2012, Metode Penelitian Hukum, Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 79
- Fakultas Hukum Universitas Riau, Pedoman Penulisan Skripsi, Pekanbaru, 2022, hlm.18
- Fuady, Munir, Pengantar Hukum Binsis, PT Citra Aditya Bakti, Bandung: 2002, hlm 64
- H.K.Martono dan Eka Budi Tjahjono, Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.179, 2011.
- Hasil Purba, Hukum Pengangkutan di Laut, Penerbit Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005,hlm137
- Hatta, M., Mochtar, D. A. & AZ, M. G. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Bhirawa Law J.* 2, 45–52 (2021). <https://www.blogster.com/khaerultanjung/pelaku-usaha-dan-tanggung-jawab> diakses pada tanggal 3 Februari 2023
- <https://www.blogster.com/khaerultanjung/pelaku-usaha-dan-tanggung-jawab> diakses pada tanggal 3 Februari 2023
- <https://www.hukumonline.com/klinik/a/pasal-359-kuhp-tentang-kelalaian-yang-menyebabkan-kematian-lt660a880959938>
- <https://www.hukumonline.com/klinik/a/teori-kausalitas-dalam-hukum-pidana-lt5e931262b32db/>
- <https://www.ilslawfirm.co.id/langkah-hukum-dirugikan-secara-perdata/>
- Jabalnul, Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengawas Pelayaran pada Pelayaran Rakyat, *Jurnal Ilmu Hukum*, Universitas Halu Oelo, No.2 Vol.2 September 2018, hlm 2.

⁵²ibid

- Khairunnisa, Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi, Pasca Sarjana USU, Medan, 2008, hlm.4
- M. Burhan Bungin, Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kencana, Jakarta, 2005, hlm.109
- Moeljatno, Asas-asas Hukum Pidana, (2008)
- Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Pasal 1ayat (3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 2019 tentang Penyediaan Tenaga Teknis yang Kompeten di Bidang Perdagangan J
- Pasal 40 Undang-Undang Pelayaran.
- Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Jakarta, Prenada Media Group, 2011 hlm.41
- Rahardjo Adisasmita, Analisis Kebutuhan Transportasi, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, 2015 hlm127
- Riske, A, 2005. Persepsi Calon Pengguna dan Penentu Kebijakan terhadap Rencana Pengoperasian Angkutan Sungai DKI Jakarta. Tugas Akhir Program Sarjana Departemen Teknik Planologi Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan : Institut Teknologi Bandung
- Samuel Ronatio Adinugroho dan Anung Aditya Tjahja. 2019. Tanggung Jawab Nakhoda atas Keselamatan Muatan dalam Perspektif Hukum Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum*. 3(1): 43-54. <https://doi.org/10.35973/jidh.v3i1.1357>.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2011 hlm. 12
- Soerjono Soekanto, hlm. 73
- Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia Press UI Press, Jakarta 1999, hlm. 12
- Subekti dan Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pradnya Paramita, Bandung , hlm 121, 2006
- Suwardjoko Probonagoro Warpani, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Bandung: ITB Press, 2002),
- Tjakranegara Soegijatna, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Reni Cipta, Jakarta, 1995, hlm.15.
- United States District Court, 2004, D. Hawai'I, No. 441510, 2004 WL 3825556, Verdict and Settlement Summary, *Jurnal West Law*, diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada tanggal 5 Ferbruari 2023 dan diterjemahkan oleh
- United States District Court, 2004, D. Hawai'I, No. 441510, 2004 WL 3825556, Verdict and Settlement Summary, *Jurnal West Law*, diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada tanggal 5 Ferbruari 2023 dan diterjemahkan oleh
- Wahyu Sasongko, Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen, Universitas Lampung, Lampung, 2007, hlm 93
- Wawancara dengan Bapak Munawin selaku Direktur kepala PT.Putra Bone Riau Mandiri, pada tanggal 09 Desember 2023

Wawancara dengan Bapak Munawin selaku Direktur kepala PT.Putra Bone Riau Mandiri, pada tanggal 09 Desember 2023

Wawancara dengan Bapak Munawin selaku Direktur kepala PT.Putra Bone Riau Mandiri, pada tanggal 09 Desember 2023

Zainal Asikin, Hukum Dagang, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm.15

Zainudin Ali, Metode Penelitian Hukum, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 54.