

Penerapan Prinsip Pengangkutan yang Aman dalam Terjadinya Kecelakaan Kapal Motor Express Bahari 8C Dihubungkan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Studi Deskriptif Analitis Mengenai Kecelakaan Kebakaran Kapal KM. Express Bahari 8C di Bangka-Belitung yang Diakibatkan Kelalaian Penumpang

¹Catra Bhaskara, ²Diana Wiyanti

*Jurusan Hukum Bisnis, Fakultas Ilmu Hukum, Universitas Islam Bandung,
Jl. Tamansari No. 1 Bandung 40116*

e-mail: ¹ctrbhskr@gmail.com, ²diana.wiyanti@yahoo.com

Abstrak: Pengangkutan laut menurut prinsip pengangkutan yang aman berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, harus diselenggarakan dengan aman dan selamat. Namun kecelakaan kapal tersebut bisa saja terjadi yang disebabkan oleh keadaan yang tidak bisa dihindari maupun diduga atau kesalahan manusia. Kesalahan manusia seperti kelalaian penumpang, merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan kebakaran Kapal Motor Express Bahari 8C. Pada tanggal 22 Agustus 2013. Kapal Motor Express Bahari 8C yang bertolak dari Pangkal Balam menuju Tanjung Pandan telah dinyatakan laik laut oleh Syahbandar Pangkal Balam dan KNKT. Namun di tengah perjalanannya, terjadi kebakaran yang diakibatkan kelalaian penumpang, karena puntung rokok bekas penumpang yang dibuang ke area barang. Akibat kecelakaan tersebut, KM. Express Bahari 8C terbakar dan tenggelam serta menewaskan 6 orang. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa KM. Express Bahari 8C, telah melengkapi perlengkapan kapal dengan layak dan memadai. Kapal juga dinyatakan laik laut oleh Syahbandar Pelabuhan Pangkal Balam, yaitu pelabuhan asal. Dengan demikian PT. PSIM tidak dapat diminta pertanggungjawabannya terhadap terjadinya kerugian materil maupun imateril yang ditimbulkan pada penumpang akibat kecelakaan kebakaran kapal yang disebabkan oleh kelalaian penumpang dengan didasarkan Pasal 522 ayat (2) KUHD.

Kata Kunci : Pengangkutan Laut, Kecelakaan Kapal, Tanggung Jawab, KM. Express Bahari 8C.

A. Pendahuluan

Sebagai negara berdaulat dengan julukan Nusantara, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17,504 pulau dan merupakan negara yang terletak sepanjang garis ekuator dan berada di antara benua Asia & Australia. Indonesia juga menyandang gelar sebagai negara dengan penduduk terbanyak ke-4 di dunia dengan jumlah penduduk sebesar 237 juta jiwa.

Bangsa Indonesia menganut Wawasan Nusantara yang bertujuan bahwa wilayah Nusantara beserta udara di atasnya dan laut yang menghubungkan pulau-pulau dengan segenap isinya, merupakan kesatuan yang utuh dan terpadu secara menyeluruh. Hal ini berdasarkan pertimbangan, bahwa negara Indonesia adalah negara kepulauan, karena bentuk, letak geografis, dan kepadatan lalu-lintas pelayaran di kawasan ini makin menempatkan Indonesia dalam kedudukan yang sangat penting di antara negara-negara tetangga Asia Tenggara.

Realisasi Wawasan Nusantara menuntut kemampuan untuk menegakkan dan memelihara kedaulatan dan hukum negara Indonesia di seluruh penjuru Nusantara khususnya di laut. Untuk mampu memenuhi tuntutan ini seluruh potensi nasional di laut

haruslah diatur sedini mungkin dan disusun dalam satu sistem terintegrasi untuk dapat digerakkan melalui pengangkutan laut yang dilakukan secara tepat waktu dan terarah di dalam mencapai tujuan perjuangan bangsa.

Dalam pelaksanaan Wawasan Nusantara ini, sistem pengangkutan Indonesia harus mampu menjembatani kebutuhan logistik nasional yang membentang di antara belasan ribu pulau dari Sabang sampai Merauke. Akses kepada moda transportasi yang murah, berkapasitas besar, dan perintis adalah cara ideal bagaimana Wawasan Nusantara ini dijalankan. Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

- a. memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut
- b. membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan
- c. menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Pengangkutan laut adalah moda transportasi yang paling mencerminkan karakteristik tersebut. Dengan pengangkutan laut, pembangunan nasional dengan orientasi Wawasan Nusantara dapat terus berlangsung dan merata di seluruh Nusantara demi menjaga kelangsungan dan kepentingan bangsa.

Keberadaan penumpang merupakan penentu kelangsungan pengangkutan laut penumpang. Mengingat hal itu maka keamanan penumpang & barang harus dijaga, oleh sebab itu pengangkut harus menyediakan fasilitas lengkap di atas kapal. Dalam memindahkan penumpang, pengusaha kapal menggunakan jenis kapal penumpang. Selain desain umumnya untuk menampung penumpang dengan banyak, kapal penumpang juga dirancang untuk menjaga kebutuhan & kenyamanan penumpang terpenuhi. Dengan pertimbangan itu, perlengkapan kapal yang harus dipenuhi juga harus turut mengakomodir kebutuhan penumpang, seperti jumlah toilet, asbak, APAR (Alat Pemadam Api Ringan), dan lain-lain. Contoh kasus dalam masalah kecelakaan pengangkutan laut yang disebabkan oleh adanya kelalaian penumpang terjadi pada kasus kecelakaan KM. Express Bahari 8C.

Pada tanggal 22 Agustus 2013, KM. Express Bahari 8C bertolak dari dermaga pelabuhan Pangkal Balam, Bangka menuju pelabuhan Tanjung Pandan, Belitung. Sebelumnya kapal telah dilakukan pemeriksaan oleh petugas Syahbandar Pangkal Balam dan dinyatakan laik laut. Kapal membawa penumpang sejumlah 177 penumpang dewasa dan 12 penumpang anak-anak. Kapal juga membawa muatan berupa 4 unit sepeda motor dan 48 kotak anak ayam yang diletakkan di buritan kapal.

Setelah 4 jam dari keberangkatan saat berada di perairan Selat Nasik, penumpang yang berada di buritan geladak atas kapal menjadi panik. Kepanikan disebabkan terbakarnya tumpukan kotak anak ayam yang diletakkan di buritan kapal. Kemudian Masinis II dan Masinis III berupaya memadamkan kebakaran, namun tidak berhasil. Kebakaran selanjutnya semakin membesar dan tidak dapat dikendalikan, sehingga menyebar ke seluruh bagian kapal.

Dari pelaksanaan investigasi KNKT (Komisi Nasional Keselamatan Transportasi) lebih lanjut, teridentifikasi adanya beberapa faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kebakaran di KM. Express Bahari 8C. Faktor yang paling signifikan ialah terdapat indikasi adanya penumpang yang merokok di buritan geladak atas. Puntung rokok tersebut tidak dibuang ke tempat sampah, melainkan dibuang ke tumpukan kotak anak ayam di tempat yang sama. Panas dari bara puntung tersebut mulai berinteraksi dengan bahan padat mudah terbakar berupa kardus dan oksigen dari

udara bebas yang selanjutnya membentuk segitiga api kebakaran. Akibat kejadian ini, KM. Express Bahari 8C terbakar dan tenggelam. Sementara itu korban jiwa dalam kejadian ini sebanyak 6 orang penumpang dan 6 orang penumpang lainnya dinyatakan hilang.

Adapun yang menjadi tujuan diadakannya penelitian ini ialah untuk mengetahui mengenai kesesuaian perlengkapan kapal yang ada pada KM. Express Bahari 8C dengan peraturan yang berlaku dan untuk memahami mengenai tanggung jawab pengangkut dalam kecelakaan yang disebabkan bukan oleh pihak pengangkut.

B. Landasan Teori

Prinsip pengangkutan yang aman adalah prinsip yang digunakan penulis dalam menguraikan kasus posisi terbakarnya KM. Express Bahari 8C yang penulis batasi dalam 2 permasalahan:

1. Bagaimana Kelengkapan dari Perlengkapan Kapal pada KM. Express Bahari 8C Dihubungkan dengan Prinsip Pengangkutan yang Aman?
2. Siapakah yang bertanggung jawab dalam kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kelalaian penumpang dihubungkan dengan prinsip pengangkutan yang aman?

Prinsip pengangkutan yang aman ini adalah orientasi pelaksanaan pengangkutan laut Nasional yang menjunjung keselamatan dan keamanan dalam setiap pelayaran laut di Indonesia untuk menjaga kepentingan dan menghindari kerugian dari tiap pihak yang terlibat. Asas dan tujuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan laut dalam KUHD menjadi dasar prinsip pengangkutan yang aman.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Dalam pelayaran KM. Express Bahari 8C pada hari terjadinya kebakaran kapal, tanggal 22 Agustus 2013, kapal sudah dinyatakan laik laut oleh pihak Syahbandar Pelabuhan Pangkal Balam, yang merupakan pelabuhan asal. Kondisi laik laut tersebut, dijelaskan dalam Pasal 1 butir 33 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

“Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”

Dengan dinyatakannya KM. Express Bahari 8C sebagai laik laut oleh pihak Syahbandar, maka kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal yang dimaksud terdapat pada Pasal 124 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

- (1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Material;
 - b. Konstruksi;
 - c. Bangunan;
 - d. Permesinan dan perlistrikan;

- e. Stabilitas;
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
- g. Elektronika kapal.

PT. PSIM selaku pengusaha kapal dari KM. Express Bahari 8C tidak mengabaikan keselamatan berlayar pada kapalnya. Sejak selesai dibangun pada tahun 2009, KM. Express Bahari 8C telah dilengkapi dengan perlengkapan kapal yang dibutuhkan untuk mendukung pelayaran yang aman. Perlengkapan kapal tersebut adalah seperti yang dijelaskan dalam penjelasan Pasal 124 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

“Yang dimaksud dengan “perlengkapan kapal” adalah bagian yang termasuk dalam perlengkapan navigasi, alat penolong, penemu (*smoke detector*) dan pemadam kebakaran, radio dan elektronika kapal, peta-peta serta publikasi nautika, serta perlengkapan pengamatan meteorologi untuk kapal dengan ukuran dan daerah pelayaran tertentu.”

Sesuai dengan hasil investigasi oleh Komite Nasional Keamanan Transportasi (KNKT), diperoleh bahwa perlengkapan kapal pada KM. Express Bahari 8C telah lengkap saat perjalanan berlangsung. Dengan demikian, perlengkapan kapal yang berada di atas KM. Express Bahari 8C sudah sesuai dengan ketentuan persyaratan keselamatan kapal yang dijelaskan pada Pasal 124 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran seperti yang disebutkan sebelumnya.

Pasal 522 KUHD juga menyebutkan bahwa dengan memperhatikan keselamatan penumpang dan barang yang harus ia angkut, yang selanjutnya bisa menjadi tanggung jawabnya apabila penumpang yang ia angkut tersebut mengalami kerugian terhadap cedera yang menimpa penumpang terkait dengan pengangkutan, kecuali dapat dibuktikan bahwa cedera tersebut merupakan akibat dari hal yang tidak bisa dihindari atau kesalahan penumpang sendiri. PT. PSIM yang telah mengusahakan keadaan laik laut dan menyiapkan kelengkapan perlengkapan kapal, merupakan cerminan dari memperhatikan keselamatan penumpang dan barang oleh pengangkut yang sebelumnya disebutkan oleh Pasal 522 KUHD.

Dengan demikian, kelengkapan perlengkapan kapal pada KM. Express Bahari 8C bukanlah faktor pemicu terjadinya kebakaran kapal. Didasari dari laporan pemeriksaan oleh Syahbandar Pelabuhan Pangkal Balam pra kebakaran kapal dan KNKT pasca kebakaran, membuktikan kapal sudah dilengkapi dengan lengkap oleh PT. PSIM sebagai pengusaha kapal. Dan juga kelengkapan perlengkapan kapal KM. Express Bahari 8C sudah sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 124 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran karena fungsi-fungsi perlengkapan yang dibutuhkan untuk menjamin keselamatan pelayaran sudah disiapkan secara memadai sesuai dengan yang dipersyaratkan di pasal tersebut.

2. Dengan persyaratan-persyaratan keselamatan yang dipenuhi oleh pengusaha kapal dalam pelayaran, penumpang dan pengirim barang dijamin keselamatan dan keamanan pelayarannya. Hal ini seperti yang diterangkan dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD, yaitu:

“Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”

Maka dari itu atas setiap kecelakaan yang terjadi di atas kapal, pihak pengangkut dikenakan prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan yang ditentukan dalam Pasal 249 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

“Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dibuktikan lain.”

Secara hakikatnya menurut pasal tersebut, nakhoda ialah pihak yang bertanggung jawab atas segala kecelakaan yang merugikan penumpang dan pengirim barang di atas kapal. Namun dihadapkan dengan situasi kecelakaan yang diakibatkan kelalaian penumpang maka muncul pengecualian dimana nakhoda tidak dapat diminta pertanggungjawabannya. Dengan posisi nakhoda sebagai pihak yang bekerja di bawah PT. PSIM sebagai pemilik kapal, maka PT. PSIM tidak dapat diminta segala bentuk pertanggungjawaban bagi penumpang yang menjadi korban.

Hal pengecualian tanggung jawab ini terdapat di Pasal 522 KUHD yang menyebutkan bahwa:

“Perjanjian untuk mengangkut, mewajibkan pengangkut untuk menjaga keamanan penumpang dari saat naik sampai saat turun dari kapal. Pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang berkenaan dengan pengangkutan, kecuali ia (pengangkut dapat membuktikan, bahwa cedera itu adalah akibat suatu peristiwa yang layaknya tidak dapat dicegah atau dihindari, atau akibat kesalahan penumpang sendiri.”

Walaupun pengangkut jelas ditetapkan bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari cedera maupun kecelakaan yang terjadi dalam pelayaran, pengangkut dapat terbebas dari kewajiban mengganti rugi bila kecelakaan tersebut ialah hal yang tidak dapat dihindari atau diakibatkan kesalahan penumpang sendiri.

Atas dasar temuan-temuan pemeriksaan KNKT, sumber kebakaran ialah kelalaian penumpang yang telah membuang puntung api rokok kepada tumpukan kardus anak ayam. Ini adalah kesalahan penumpang seperti yang disebutkan dalam Pasal 522 KUHD, dan maka dari itu pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian penumpang yang menjadi korban kebakaran kapal pada saat kejadian.

Dengan demikian PT. PSIM sebagai pihak pengangkut atas prinsip pengangkutan yang aman pada KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 bukanlah pihak yang bisa diminta pertanggungjawabannya. Pengecualian tanggung jawab dari pihak pengangkut ini didasari atas fakta-fakta sebagai berikut:

1. KM. Express Bahari 8C sudah dinyatakan laik laut oleh Syahbandar Pelabuhan Pangkal Balam.
2. KNKT membenarkan kelengkapan perlengkapan kapal sudah sesuai dengan prinsip pengangkutan yang aman dihubungkan dengan KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008
3. Nakhoda dan awak kapal sudah bersertifikasi kompetensi dan keselamatan yang diterbitkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai dengan Bab 18.3.3 kodifikasi Internasional Untuk Kapal Kecepatan Tinggi.
4. Sumber kecelakaan adalah api yang dipicu oleh penumpang yang merokok dan membuang puntungnya sembarangan, melanggar peraturan dilarang merokok di atas kapal, membuat kecelakaan ini adalah diakibatkan kelalaian penumpang.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian melalui pendekatan yuridis normatif maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kelengkapan dari perlengkapan kapal pada KM. Express Bahari 8C sudah

dinyatakan laik laut oleh Syahbandar sebelum bertolak dari Pelabuhan Pangkal Balam yang merupakan pelabuhan asal. Kelengkapan perlengkapan kapal sudah sesuai dengan ketentuan tentang perlengkapan kapal dalam Pasal 124 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan prinsip pengangkutan yang aman dihubungkan dengan KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Meskipun begitu, kapal mengalami kebakaran di tengah pelayarannya dari Pangkal Balam menuju Tanjung Pandang, yang menyebabkan kapal tenggelam. Kecelakaan tenggelamnya KM. Express Bahari 8C disebabkan karena kelalaian penumpang yang membuang puntung rokok sembarangan.

2. Tanggung jawab dalam kecelakaan kebakaran kapal KM. Express Bahari 8C tidak dibebankan kepada pihak pengangkut. Tanggung jawab terhadap cedera dan tewasnya penumpang akibat kecelakaan KM. Express Bahari 8C berupa kebakaran kapal yang disebabkan karena kelalaian penumpang merupakan hal yang tidak bisa dimintai pertanggungjawabannya pada pengangkut, yaitu PT. PSIM sebagai pemilik dan *operator* dari kapal tersebut, seperti bagaimana yang telah diatur pada Pasal 522 KUHD dan Pasal 249 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tentang tanggung jawab pengangkut dan pengecualiannya. Walaupun demikian, pihak pengangkut memberikan santunan kepada korban kecelakaan kapal sebagai wujud itikad baik.

Daftar Pustaka

1. Buku

- A.N. Pramono, *Perkapalan*, Diktat Kuliah Hukum Laut, 2010
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Keselamatan Pelayaran*, Jakarta, 2001
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, *Penelitian tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Jakarta, 2004
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, *Penelitian tentang Tanggung Jawab Terbata sebagai Sarana Perlindungan bagi Penyedia Jasa dan Pengguna Jasa dalam Pengangkutan Laut di Indonesia*, Jakarta, 2000
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Jakarta, 1978
- Capt. R.P. Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta, 2003
- H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011
- Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut Perspektif Teori dan Praktek*, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005
- Jakhu, Ram S., *A Master and His Servants are Considered to be One Person for the Purpose of Liability*, The Carswell Company Limited, Toronto, 1979

- Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Akhir KNKT-13-08-04-03 Investigasi Kecelakaan Pelayaran Kebakaran KM. Express Bahari 8C*, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013
- Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004
- R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, Grasindo, 2006
- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995
- Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1979
- Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Pressindo, Jakarta, 1985
- Toto T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara*, Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2005
- Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1982
- Wiwoho Soedjono, *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara*, Bina Aksara, Jakarta, 1983, hlm. 10
- Wiwoho Soedjono, *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1983

2. Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pencarian Pertolongan

3. Sumber Lain

- Analisis Pendekatan Solutif Untuk Menciptakan Transportasi Umum yang Layak.*
http://www.academia.edu/4446103/Analisis_Pendekatan_Solutif_untuk_Menciptakan_Transportasi_Umum_Yang_Layak Diakses tanggal 1 Desember 2014, Pukul 10:08
- Badan Pusat Statistik, *Penduduk Indonesia menurut Provinsi.*
http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?kat=1&tabel=1&daftar=1&id_sub_yek=12¬ab=1 Diakses tanggal 16 Oktober 2014, Pukul 07:32
- Bangka Pos, *PT. PSIM Siap Tanggung Jawab Penuh.*
<http://bangka.tribunnews.com/2013/08/28/pt-sim-siap-tanggung-jawab-penuh>
 Diakses tanggal 9 Desember 2014, Pukul 15:24
- Biro Klasifikasi Indonesia, *Profil Perusahaan PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero).* <http://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/lain.php?menuku=dua&idnya=> Diakses tanggal 20 Januari 2015, Pukul 21:49
- Brad Kizza, *Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting from Domestic Hijacking and Related to Incidents.* Vol. 46 (1) JALC 151, 1980

Jasa Raharja, *JR Sumatera Selatan Bayarkan Santunan Korban KM. Express Bahari 8C*. <http://www.jasaraharja.co.id/jr-sumatera-selatan-bayarkan-santunan-korban-km-express-bahari-8c,215896.html> Diakses tanggal 9 Desember 2014, Pukul 14:02

Kementerian Perhubungan, *Jumlah Armada Angkutan Laut menurut Kepemilikan*. http://gis.dehub.go.id/mapping/Statistik/Laut/Tabel_A_2_1_01.htm Diakses tanggal 17 Oktober, Pukul 11:03

Kata Kunci

Hukum Bisnis, Hukum Perdata, Hukum Pengangkutan Laut