

## **PERTANGGUNG JAWABAN PERUSAHAAN ANGKUTAN ATAS BARANG KIRIMAN JIKA KAPAL TENGGELAM**

Tri Mulyatno Budhi Hartanto  
Email: [budhi\\_32@yahoo.co.id](mailto:budhi_32@yahoo.co.id)  
Politeknik Pelayaran Surabaya

Rina Arum Prastyanti  
Email : [rina\\_arum@udb.ac.id](mailto:rina_arum@udb.ac.id)  
Universitas Duta Bangsa Surakarta

### **Abstrak**

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke konsumen sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pertanggungjawaban perusahaan angkutan atas barang kiriman jika kapal tenggelam. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Pendekatan penelitian yang digunakan untuk dalam penulisan ini adalah pendekatan undang-undang (statute approach). Pendekatan undang-undang (statute approach) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Adapun penelitian yang dilakukan lebih ditujukan kepada pendekatan undang-undang dan regulasi-regulasi dikaitkan dengan adanya kasus kapal tenggelam. Teknik Analisis data Teknik analisis data yang dipakai untuk penelitian ini yaitu metode analisis deduktif, yaitu metode analisis data yang dimulai dari dalil-dalil umum postulat dan paradigma tertentu sebagai pangkal tolak pengambilan kesimpulan. Dari berbagai pembahasan yang telah dikemukakan, dapat disimpulkan bahwa didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi sesuai dengan pasal 472 KUHD, merupakan bentuk perlindungan hukum secara normatif untuk melindungi pengirim atau penerima barang dalam pengangkutan laut. Proses tuntutan ganti rugi dilakukan di pelabuhan pembongkaran dengan menyertakan Bill of Lading serta Notice of Claim yang diperoleh dari pihak pengangkut.

**Katakunci:** pertanggungjawaban. kapal, tenggelam

### **1. PENDAHULUAN**

Kebutuhan alat transportasi di bidang maritim sangat diperlukan bagi negara Indonesia sebagai negara maritim dengan luas wilayah laut terbesar di dunia dan garis pantai terpanjang kedua di dunia. Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke konsumen sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan

industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.

Dengan banyaknya jumlah kapal yang berada diperairan Indonesia sangat memungkinkan untuk terjadinya kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal dapat terjadi karena faktor iklim dan cuaca serta faktor teknis ataupun human error. Jumlah kapal yang tenggelam cukup banyak dan beragam jenisnya, serta bermacam-macam jenis kecelakaan yang dihadapi, mulai dari tabrakan antar kapal, bocornya lambung karena menabrak karang, terbaliknya kapal akibat kelebihan muatan hingga cuaca yang buruk atau gelombang yang tinggi.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1

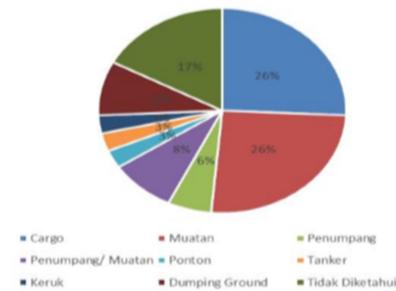
Angka 1, diatur yang dimaksud dengan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritime (Jabalnur, 2018). Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranan sebagai penghubung antar wilayah, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan upaya kesejahteraan rakyat. Berdasarkan hal tersebut di atas, juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenai Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Pasal 1 Angka 5, bahwa Angkutan Laut Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Pada dasarnya, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut (Sukardono, dalam Sendy anantyo, 2012) , Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya. Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD. Pada pengangkutan barang melalui laut ini dikenal beberapa macam dokumen yang harus menyertainya, diantaranya yang sangat penting adalah konosemen (bill of lading) dalam pasal 506

KUHD. Sedangkan, siapa yang berwenang mengeluarkan konosemen terdapat dalam pasal 504 KUHD, yaitu si pengangkut, disamping itu nahkoda juga berwenang mengeluarkan konosemen berdasarkan 505 KUHD.

Berdasarkan hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), peristiwa kapal tenggelam yang terjadi di Indonesia disebabkan oleh sejumlah faktor, di antaranya gelombang tinggi dan kelebihan muatan. Seperti yang terlihat pada grafik sebagai berikut:



Berdasarkan grafik tersebut diatas, dapat diketahui bahwa 26% kapal tenggelam adalah kapal muatan, 26% Ponton dan 17 % Cargo.

Mayoritas kapal tersebut tidak menghiraukan batas kapasitas muat dan sebaliknya malah mengeksploitasi kapal demi meraup untung besar. Kondisi ini apabila dipaksakan mengangkut akan mengakibatkan perubahan sarat kapal hingga ke titik maksimum dan berefek pada titik berat (*centre of gravity*), titik apung (*centre of buoyancy*), menurunnya nilai lengan penegak (GZ) dan momen penegak dalam stabilitas kapal, yang mengakibatkan stabilitas kapal kurang baik, serta olah gerak kapal yaitu gerakan rolling.

Seperti halnya Permasalahan yang dihadapi KM. Nusantara 76 adalah jumlah penumpang maksimum yang dapat diangkut melebihi kapasitas kapal. Kondisi pengangkutan penumpang melebihi batas ini dapat menyebabkan kapal terbalik hingga tenggelam. Merujuk pada penelitian tentang kecelakaan kapal sebelumnya, kelebihan muatan menyumbang angka 16,67 persen pada penyebab kecelakaan utama kapal motor penyeberangan dari data tahun 1996-2007 (Hafsar, 2008). Pada penelitian beban muatan maksimum kapal Kharisma Jaya, penambahan empat orang

penumpang pada kapal dengan cadik mampu mengangkut dua puluh orang penumpang dengan kondisi stabilitas memenuhi kriteria International Maritime Organization (IMO), dan kondisi batas maksimum pengangkutan yaitu penambahan lima orang menjadi 21 orang yang sudah tidak memenuhi kriteria stabilitas (Andilala, 2019). Berdasarkan paparan tersebut diatas, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pertanggungjawaban perusahaan angkutan atas barang kiriman jika kapal tenggelam.

## 2. KAJIAN LITERATUR

### 2.1 Jaminan Keselamatan Pengangkutan Pelayaran

Salah satu tanggung jawab Negara adalah memberikan kemudahan akses kepada setiap warga Negara untuk melakukan aktivitas antar atau dari satu wilayah ke wilayah lainnya di Negara Republik Indonesia. Apalagi Negara Indonesia adalah Negara maritim yang terdiri dari puluhan ribu pulau yang satu kesatuan yang kita sebut sebagai Nusantara. Untuk menghubungkan wilayah satu ke wilayah lainnya maka dibutuhkan transportasi yang memadai, agar warga Negara Indonesia mendapat jaminan keselamatan. Yang merupakan hak asasi manusia., dalam rangka mendukung peri kehidupannya. Maka perlunya Sistem transportasi yang aman dan lancar agar pergerakan manusia dan barang. Mendapat keselamatan (safety) baik orang maupun barangnya.

Siapa pun yang melakukan perjalanan wajib mendapatkan jaminan keselamatan serta kenyamanan untuk barangbarang yang diangkut harus tetap dalam keadaan utuh dan tidak berkurang kualitasnya ketika sampai di tujuan. Ini sesuai dengan definisi pengangkutan yang bertujuan mengantar orang atau barang dari tempat satu ke tempat lainnya dengan selamat. Suatu layanan transportasi yang dilengkapi dengan jaminan keselamatan akan memberikan rasa kepastian dan ketenangan bagi pelaku perjalanan, sehingga kegiatan sosial ekonomi masyarakat dapat terlindungi ketika melakukan perjalanan. Tidak adanya jaminan rasa aman, selalu merasa waswas

baik sebagian perjalanan, maupun perjalanan sambungannya, ataupun seluruh proses perjalanannya. Jika aspek keselamatan transportasi terjamin, dan hak masyarakat pengguna terlindungi, niscaya tidak akan muncul biaya-biaya tidak terduga yang merugikan masyarakat pengguna. Pada prinsipnya, masalah ketertiban dan keselamatan adalah tanggung jawab bersama antara pemerintah, pihak swasta, pelaku dan pengguna jasa transportasi, serta seluruh masyarakat (Jabalnur, 2018).

Menurut Sution Usman Adji mengenai pengusaha kapal terdapat empat orang yang memegang peranan penting, mereka itu adalah :

- a. Reder (Pengusaha Kapal)
- b. Nahkoda
- c. Pengangkut
- d. Pemilik

Pengusaha kapal (reder) menurut Pasal 320 KUHD menentukan bahwa pengusaha adalah dia, yang memakai sebuah kapal di laut dan menjalankannya sendiri atau seluruh menjalankan oleh seorang nakhoda yang bekerja padanya. Sungguhpun biasanya seorang pengusaha kapal biasanya adalah pemilik kapal (Usman Adji, 1991). Menurut Usman Adji (1991) tanggung jawab pengusaha kapal (Reder), membagi :

- a. Pasal 321 KUHD sebagai seorang reder ia menguasai kapal secara kenyataan (feite) oleh karena itu pada hakikatnya ialah yang bertanggung jawab atas segala kejadian di kapal yang bersangkutan.
- b. Pasal 321 KUHD ayat (1) menentukan bahwa pengusaha kapal terkait oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal-kapalnya, di jabatan mereka dalam lingkungan kekuasaan mereka. Kalau ayat ini dikupas maka yang mengikat reder adalah:
  - 1) Perbuatan hukum oleh mereka yang bekerja dikapal
  - 2) Dalam pekerjaan tetap atau sementara
  - 3) Ayat (2) menegaskan: reder bertanggung jawab untuk segala

kerugian yang diterbitkan pada pihak yang melanggar hukum

- 4) Pasal 536 menentukan reder dari kapal yang telah melakukan kesalahan harus bertanggung jawab. Dan juga pasal 568 KUHD dan 537 ayat (3) KUHD.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 40 ayat (1), bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Kemudian dipertegas pada pasal 41 ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa; Ayat (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut. c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/ atau barang yang diangkut, atau d. Kerugian pihak ketiga Ayat (2) jika pihak membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkut di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Ayat (3), perusahaan angkutan di perairan wajib, mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

## 2.2 Tanggungjawab dalam Hukum Pengangkutan

Menurut Abdulkadir Muhammad, “Kewajiban pengangkut adalah mengangkut barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan. Kewajiban penigirm adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.”

Yang dimaksud dengan tidak selamat sampai tujuan adalah:

- a. Barang tidak ada sama sekali atau musnah, hilang
- b. Barang ada tetapi tidak sebagaimana mestinya (hancur dan rusak).

Kewajiban utama pengangkut adalah “menyelenggarakan” pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkutan juga berkewajiban menjaga keselamatan barang dan/atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai ditempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya. Pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang ia selenggarakan.<sup>35</sup>

Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:<sup>36</sup>

- a. kesalahan (liability based on fault)
- b. praduga selalu bertanggung jawab (presumption of liability)
- c. praduga selalu tidak bertanggung jawab (presumption of nonliability)
- d. tanggung jawab mutlak (strict liability)
- e. pembatasan tanggung jawab (limitation of liability)

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdato), tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 1365 dan Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Menurut Pasal 1365 Kitab Undang undang Hukum Perdata yang biasa disebut perbuatan melawan hukum (onrechtmatigdaad) setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (liable) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (liable) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.

Tanggung Jawab dalam hukum pada Pasal 1364 KUHPerdato mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok perbuatan melawan hukum, yaitu:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian "hukum", tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga kepatutan dan kesesuaian dalam masyarakat.

### **2.3 Prinsip Tanggungjawab Hukum Pengangkutan**

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga (Abdul Kadir, 2008)

#### **a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan**

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak barang diterima oleh pengangkut sampai dengan diserahkan barang kepada penerima. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan akan tetapi, Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan barang (Abdul Kadir, 2008).

Pada pengangkutan dengan kendaraan umum, pengusaha pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga, karena kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Besarnya ganti kerugian adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. Tanggung jawab pengusaha terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang (Ridwan Khaerany, 1999)

#### **b. Tanggung Jawab karena Praduga**

Menurut prinsip tanggung jawab karena praduga, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.

Dalam Pasal 193 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini menentukan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

#### **c. Tanggung Jawab Mutlak**

Menurut prinsip tanggung jawab mutlak, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu (NASution, 2006).

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan. Pasal 1365 KUHPerduta Indonesia menjelaskan:

"Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya

menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Pengangkutan berarti dapat dituntut ganti rugi dari rusaknya barang kecuali 4 hal yang harus diperhatikan sebagaimana pasal 91 KUHP:

- 1) Keadaan memaksa *Overmacht*
- 2) Cacat barang itu sendiri
- 3) Kesalahan si pengirim
- 4) Terlambat barang sampai tujuan karena rusak

### 3. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi (Peter Mahmud, 2006)

#### a. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normative (Johnny Ibrahim, 2006). Pada penelitian hukum normatif ini lebih difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif, terutama yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal yang menyebabkan hilangnya nyawa berdasarkan standar keselamatan transportasi.

#### b. Jenis Data

Dalam penelitian hukum normatif atau kepastakaan teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi pustaka terhadap bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer, bahan hukum sekunder maupun bahan hukum tersier dan atau bahan non-hukum (Mukti Fajar, 2006).

- 1). Bahan-bahan hukum primer berupa peraturan perundangundangan, seperti:
  - a) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nomor 1 Tahun 1946 (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 127).
  - b) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

- c) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 21 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4369).
- d) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2000 Nomor 13 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia).
- e) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2002 Nomor 95 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227).
- f) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2010 Nomor 8 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093).
- g) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2010 Nomor 26 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108).
- h) Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.
- i) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

2). Bahan-bahan hukum sekunder yaitu buku-buku hukum dan jurnal-jurnal hukum. Disamping itu juga, kamus-kamus hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan yang berkaitan dengan obyek penelitian, dan berhubungan dengan penulisan.

3). Bahan-bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti: kamus hukum, dan kamus bahasa. Bahan Non-Hukum, di dalam penelitian hukum keperluan akademis pun bahan nonhukum dapat membantu. Seperti wawancara.

c. Sifat Penelitian

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif yaitu menggambarkan gejala-gejala di lingkungan masyarakat terhadap suatu kasus yang merupakan tata cara penelitian yang dihasilkan data deskriptif. Penulis berharap untuk dapat lebih jauh meneliti serta memberikan data yang diteliti tentang objek yang diteliti ini adapun penulis ingin memberikan deskripsi mengenai standar keselamatan yang diatur didalam Undang-Undang.

d. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan untuk dalam penulisan ini adalah pendekatan undang-undang (statute approach). Pendekatan undang-undang (statute approach) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Adapun penelitian yang dilakukan lebih ditujukan kepada pendekatan undang-undang dan regulasi-regulasi dikaitkan dengan adanya kasus kapal tenggelam.

e. Teknik Analisis Data

Teknik Analisis data Teknik analisis data yang dipakai untuk penelitian ini yaitu metode analisis deduktif, yaitu metode analisis data yang dimulai dari dalil-dalil umum postulat dan paradigma tertentu sebagai pangkal tolak pengambilan kesimpulan.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Angka 1, diatur yang dimaksud dengan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranan sebagai penghubung antar wilayah, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan upaya kesejahteraan rakyat.

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang

atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008.

Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
  - a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
  - b) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
  - c) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
  - d) Kerugian pihak ketiga
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.

Berdasarkan ketentuan pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 UU No. 17 tahun 2008.

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (Liability of the Carrier) dapat dilihat didalam pasal 468

KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut

Pertanggungjawaban pengangkut ini juga telah diatur dalam The Hague Rules 1924 article 1 (2) yaitu sejak barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka pertanggungjawaban pengangkut itu berakhir sejak barang itu dibongkar dan diserahkan dekat kapal.

The Hamburg Rules 1978 yang ditemukan didalam article 4, menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (period of responsibility of the carrier) dalam The Hamburg Rules 1978 adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut.

Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477. Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu :

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault principle)
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle)
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, absolute atau strict liability principle) Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian diatas, maka dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle) bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab sesuai dengan

ketentuan pasal 41 ayat (2) UU No.17 tahun 2008.

Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena menyerahkannya barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus menyerahkannya, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak menyerahkannya barang tadi.” Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan dengan dokumendokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

## 5. KESIMPULAN

Dari berbagai pembahasan yang telah dikemukakan, dapat disimpulkan bahwa didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi sesuai dengan pasal 472 KUHD, merupakan bentuk perlindungan hukum secara normatif untuk melindungi pengirim atau penerima barang dalam pengangkutan laut. Proses tuntutan ganti rugi dilakukan di pelabuhan pembongkaran dengan menyertakan Bill of Lading serta Notice of Claim yang diperoleh dari pihak pengangkut.

Didalam melakukan pengajuan klaim kepada pengangkut, pengirim atau penerima barang dapat melakukan pelaksanaan penyelesaian penuntutan ganti ruginya atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut melalui 2 (dua) cara yang sesuai dengan Pasal 45 ayat (2) UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yaitu :

- a) Non Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan melalui proses mediasi, arbitrase atau konsiliasi, seperti diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
- b) Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.

## 6. REFERENSI

- Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk-4, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung,
- A. Andilala, W. Amiruddin, and A. W. Budi, "Analisa Beban Muatan Maksimum Yang Diperbolehkan Untuk Keselamatan Penumpang Pada Kapal Kharisma Jaya," *J. Tek. Perkapalan, Univ. Diponegoro*, vol. 5, no. 2, pp. 421-430, 2017
- Az.Nasution, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Ctk. 2, Ed. Rev, Diadit Media, Jakarta
- Bambang Siswoyo. 2016. Persepsi Masyarakat Terhadap Peralatan Keselamatan Kapal Laut dan Penyeberangan di Provinsi Maluku, *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 28, Nomor 2, Maret-April 2016, Jakarta
- Cahyo Eko Putranto. 2011. Studi Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pengelolaan Alur Pelayaran Barat Surabaya, Fakultas Teknik, Program Pasca Sarjana UI. Juli 2011. Depok;
- Jabalnur, Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengawas Pelayaran Pada Pelayaran Rakyat, *Volume 2 Issue 2, September 2018: pp. 545-555. Copyright © 2018 HOLREV. Faculty of Law, Halu Oleo University, Kendari, Southeast Sulawesi, Indonesia. ISSN: 2548-1762 | e-ISSN: 2548-1754. Open Access at: <http://ojs.uho.ac.id/index.php/holrev>*
- Johnny Ibrahim, 2006, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia Publishing
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2015, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, cetakan ke-3, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana
- R. Hafsar, 2008, *Analisa Potensi Penyebab Kecelakaan Kapal Motor Penyeberangan di Indonesia*
- Ridwan Khairandy, dkk, 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*: GamaMedia, Yogyakarta,
- Sendy Anantyo, Herman Susetyo, Budiharto, Tanggungjawab Pengangkut terhadap Barang Muatan pada pengangkutan Laut, *Diponegoro Law Review, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012 Online di <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr>*
- Sution Usman Adji dkk., 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta