

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PEMILIK BARANG AKIBAT KECELAKAAN DALAM PENGANGKUTAN LAUT

Bakti Trisnawati^{a,1},

^a UNIMAR AMNI Semarang, Indonesia

¹ bakti.trisnawati@gmail.com;

**email korespondensi* : bakti.trisnawati@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Sejarah Artikel

Diserahkan

2024-07-01

Diterima

2024-07-04

Dipublikasikan

2024-07-04

Kata Kunci

Akibat Kecelakaan;

Pengangkutan Laut;

Tanggung Jawab Pengangkut

ABSTRAK

By article 41 paragraph 3 of Law No. 17 of 2008 concerning shipping, maritime transportation companies are obliged to insure their liability and carry out basic general passenger protection insurance by the provisions of statutory regulations." The carrier is obliged to protect the goods it transports. Public and company trust in carrier services is the key to the existence of a transportation service facility. In practice, it turns out that not all transportation services carry out their responsibilities by providing compensation, for example PT. SBT Semarang Shipping, which carried 67,500 sacks of goods or 2,700 tons of Tonosa Cement, belongs to HS as the owner of the goods which suffered losses due to a maritime accident. Still, the owner of the goods did not receive compensation as regulated in Article 40 paragraphs 1 and 2 of Law No. 17 of 2008 concerning Cruise. The company does not guarantee its cargo, because the shipping company already knows that the owner of the goods has insured the goods themselves.



This is an open-access article under the [CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license.

1. PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan Negara Kepulauan, maka fungsi angkutan laut sangat penting dalam pembangunan. Sebagai Negara Kepulauan yang mempunyai luas sekitar 1,5 juta Km² dengan wilayah laut empat kali luas daratan, maka sudah sewajarnya bila Negara maritim ini menempatkan perhubungan laut dalam kedudukan yang amat penting karena dalam wilayah seluas itu tersebar 17.508 pulau baik besar maupun kecil dan hampir setengahnya dihuni oleh manusia yang mutlak saling berhubungan. Dengan kepulauan Indonesia memiliki kekayaan alam, darat maupun laut yang sangat melimpah, yang dapat digunakan bagi kesejahteraan masyarakat Bangsa dan Negara.¹

Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan. Dengan adanya sarana prasarana transportasi laut untuk pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak positif dalam peningkatan ekonomi suatu wilayah.

¹ Ilham Razak, Yahya Antu, and Sofyan Alhadar, 'PEMANFAATAN TRANSPORTASI LAUT TRADISIONAL DALAM MENUNJANG AKTIVITAS MASYARAKAT', *Jurnal Administrasi, Manajemen Dan Ilmu Sosial (J-AEIS)*, 1.2 (2022), pp. 49-52, doi:10.37606/jaeis.v1i2.39.

Melihat betapa pentingnya peranan transportasi di Indonesia, maka harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan harus memiliki pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan biaya yang terjangkau serta yang lebih penting jasa pengangkutan harus memiliki asuransi atas barang yang ada di dalam kapal karena untuk menjamin bahwa jika pengangkutan mengalami masalah kecelakaan atau rusaknya barang pihak dari jasa pengangkutan mampu bertanggung jawab.

Sesuai dalam pasal 41 ayat 3 UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai ketentuan peraturan perundangundangan”.

Kurangnya perhatian Pemerintah terhadap aspek kemaritiman sehingga berakibat usaha usaha pengangkutan yang di prakarsai rakyat tidak terkontrol dengan baik, sehingga banyak kapal yang dioperasikan baik oleh perorangan maupun korporasi kurang memperhatikan aspek Keselamatan Pelayaran, disamping itu proses penegakan hukum dan penerapan peraturan di bidang Pelayaran juga tidak dilaksanakan secara optimal maka akibatnya peristiwa kecelakaan di laut kerap terjadi, jika demikian maka masyarakat pengguna transportasi laut lah yang dirugikan.²

Pengangkut sejatinya wajib memberikan perlindungan terhadap barang yang diangkutnya. Kepercayaan masyarakat maupun perusahaan terhadap jasa pengangkut merupakan kunci utama dari eksistensi suatu sarana transportasi jasa pengangkut. Jadi pengangkut adalah siapa saja yang berperan dan ikut dalam proses pengangkutan, sekalipun mereka tidak ikut secara langsung. Pengangkut memegang peran penting dalam proses pengangkutan karena dialah yang bertanggungjawab atas terpenuhinya prestasi dalam perjanjian tersebut.³

Dalam praktiknya ternyata tidak semua jasa pengangkutan memberikan ganti rugi, sebagai contoh PT. Pelayaran SBT Semarang yang mengangkut barang 67.500 Sak atau 2.700 Ton Semen Tonosa Milik HS selaku pemilik barang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan laut, namun pemilik barang tidak mendapatkan ganti rugi seperti yang diatur dalam Pasal 40 ayat 1 dan 2 UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan:’ 1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya; 2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkut yang telah disepakati”. Dalam hal ini perusahaan pengangkutan PT. Pelayaran SBT Semarang tidak menjaminkan muatannya, karena perusahaan pelayaran sudah tahu bahwa si pemilik barang telah mengasuransikan sendiri barangnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut”⁴

Dalam penelitian ini, penulis membatasi pada masalah tanggung jawab pengangkut, dalam pengangkutan melalui laut khususnya pengangkutan laut dari Perusahaan Pelayaran PT. Pelayaran SBT Semarang. Dan yang akan penulis kaji dalam penelitian ini adalah : Bagaimanakah

² Hari Utomo and TNIA Laut, ‘Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident)’, *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14.1 (2017), pp. 59–60.

³ Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, and Mohammad Ghufon Az, ‘Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia’, *Bhirawa Law Journal*, 2.1 (2021), pp. 45–52, doi:10.26905/blj.v2i1.5853.

⁴ Taufik Gunawan, Rudi Kurniawan, and Muhaddis Muhaddis, ‘IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) (Studi Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe)’, *Publik: Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia, Administrasi Dan Pelayanan Publik*, 10.1 (2023), pp. 155–66, doi:10.37606/publik.v10i1.585.

tanggung jawab pengangkut PT. Pelayaran SBT Semarang terhadap pemilik barang apabila terjadi kerusakan barang akibat kecelakaan dalam pengangkutan laut ?

2. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian Yuridis Normatif, artinya penelitian hukum yang didasarkan pada penelitian kepustakaan atau penelitian data sekunder untuk memahami bahan-bahan hukum yang mencakup teori-teori hukum⁵ azas-azas hukum, kaidah-kaidah hukum, dan peraturan – peraturan perundangan lain yang berkaitan dengan masalah Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut melalui proses pemeriksaan perkara perdata, dengan dilengkapi data lapangan untuk masalah terkait. Spesifikasi penelitian ini deskriptif analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundangan yang berlaku dikaitkan dengan teori- teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan tersebut di atas. Untuk memperoleh data dalam penulisan makalah ini menggunakan Data sekunder (sumber data utama). Data Primer sebagai data pendukung.. Sedangkan Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Dari hasil penelitian data yang telah terkumpul diolah lagi yaitu dengan memeriksa dan meneliti kembali untuk menjamin apakah sudah diperoleh data yang lengkap, yang dapat menjawab permasalahan-permasalahan secara benar, kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk uraian peristiwa yang disusun secara sistematis dan teratur sesuai permasalahan yang diteliti. Data penelitian yang berupa data primer maupun data sekunder selanjutnya dianalisa dengan menggunakan analisa kualitatif, yaitu dari data yang diperoleh kemudian disusun secara deskriptif untuk selanjutnya dianalisa dengan menggunakan teori-teori hukum, asas-asas hukum dan doktrin-doktrin hukum yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, sehingga akan memberikan kejelasan terhadap pokok permasalahan yang diteliti dan akhirnya dapat diperoleh kesimpulan yang menjawab permasalahan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pengertian Pengangkutan Laut

Pengangkutan merupakan kegiatan transportasi dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain atau dapat dikatakan sebagai kegiatan ekspedisi. Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai Terdapat beberapa pengertian pengangkutan menurut para ahli yaitu : H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁶

Menurut R. Soekardono berpendapat pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.⁷

Defenisi pengangkutan Laut yang dikemukakan dalam Pasal 466 KUHD tersebut dapat diartikan secara umum bahwa pengangkutan adalah: Barang siapa yang melakukan

⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3 (UI Press, 1986).

⁶ Sedy Anantyo, Herman Susetyo, and Budiharto, 'Pengangkutan Melalui Laut', *Diponegoro Law Journal*, 1.4 (2012), pp. 1-9, doi:10.14710/dlj.2012.1026.

⁷ Sukardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cet. 4 (Rajawali Pers, 1994).

penawaran umum bagi siapa saja untuk menyelenggarakan pengangkutan sehingga ia wajib memenuhi permintaan atau tidak menolak untuk mengangkut. Kata barang siapa dalam ketentuan ini dapat berupa orang pribadi atau badan hukum yang mengikatkan diri dalam pelaksanaan pengangkutan.⁸

Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang atau pun penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan sekali dalam mewujudkan terciptanya pola distribusi nasional yang dinamis. Praktik penyelenggaraan suatu pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan. Serta dalam pelaksanaannya harus dilakukan secara adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat.

3.2 Jenis-jenis Angkutan Laut

Berdasarkan pasal 7 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan laut terdiri atas: Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.⁹

A. Angkutan Laut Dalam Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya > 200 mil laut.
- b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m³ isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut.
- c. Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

B. Angkutan Laut Luar Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

- a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;
- b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

C. Angkutan Laut Khusus

⁸ Putra Halomoan Hsb, 'PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG ANGKUTAN DISEBABKAN KELALAIAN', *Al-IHKAM: Jurnal Hukum Keluarga Jurusan Ahwal al-Syakhshiyah Fakultas Syariah IAIN Mataram*, 9.01 (2017), pp. 151-72, doi:10.20414/alihkam.v9i01.1159.

⁹ Valentino Ferdinand Otto Rondonuwu, 'KAJIAN YURIDIS MENGENAI KEGIATAN ANGKUTAN LAUT DARI DAN KE LUAR NEGERI YANG DILAKUKAN OLEH PERUSAHAAN NASIONAL ATAU ASING ASING', *LEX PRIVATUM*, 13.2 (2024).

Adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

D. 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.

3.3 Fungsi Pengangkutan

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan Akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (personal place utility). Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan barang atau mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian Dalam kehidupan sehari-hari kebutuhan terhadap angkutan adalah bagian yang integral. Peningkatan kehidupan masyarakat yang tumbuh dan berkembang menuntut kemajuan sistem angkutan untuk dapat menyediakan kebutuhan masyarakat yang semakin tinggi mobilitasnya.¹⁰

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan ditempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

3.4 Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan

Di dalam ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan setidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu:

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.

- A. Konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (base on fault liability) Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (based on fault liability), prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum romawi termasuk dalam doktrin "culpa" dalam lex aquilia. Lex aquilia menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberikan santunan.
- B. Tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab yang telah disebutkan ini sesuai dengan isi ketentuan Pasal 1367 KUH Perdata.
- C. Tanggung jawab semacam ini juga dikenal dalam common law system, apabila penumpang selaku konsumen ingin memperoleh ganti rugi atas kerugian yang dideritanya, maka penumpang wajib membuktikan kesalahan pengangkut selaku pelaku usaha tersebut. Ketentuan ini senada dengan bunyi Pasal 143 UUP, yang menyebutkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut

¹⁰ Jufrianto Letunaung, James A Timboeleng, and Lucia IR Lefrandt, 'Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Laut Dengan Pengguna Jasa Pada Pelabuhan Manado (Studi Kasus: Manado-Tahuna)', *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 11.1 (2021).

disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Dengan demikian dapat diketahui bahwa terhadap kerugian bagasi kabin, untuk mengajukan klaim, penumpang harus membuktikan bahwa kerugian tersebut akibat kesalahan tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur:

- a. Konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (base on fault liability) Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (based on fault liability), prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum romawi termasuk dalam doktrin "culpa" dalam lex aquilia. Lex aquilia menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberikan santunan.

Tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab yang telah disebutkan ini sesuai dengan isi ketentuan Pasal 1367 KUH Perdata.

Tanggung jawab semacam ini juga dikenal dalam common law system, apabila penumpang selaku konsumen ingin memperoleh ganti rugi atas kerugian yang dideritanya, maka penumpang wajib membuktikan kesalahan pengangkut selaku pelaku usaha tersebut. Ketentuan ini senada dengan bunyi Pasal 143 UUP, yang menyebutkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Dengan demikian dapat diketahui bahwa terhadap kerugian bagasi kabin, untuk mengajukan klaim, penumpang harus membuktikan bahwa kerugian tersebut akibat kesalahan tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur:

1. Adanya kekhilafan.
2. Kerugian.
3. Kerugian tersebut ada dengan kekhilafan.

Konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan melemahkan hak-hak penumpang, karena penumpang tidak punya keahlian untuk membuktikan kesalahan pengangkut. Tanggung jawab pengangkut terbatas setinggi-tingginya sebesar kerugian penumpang. Konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan dirasakan adil apabila kedudukan kedua belah pihak (penumpang selaku konsumen dan pengangkut) mempunyai ke mampuan yang sama sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahan.

- b. Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah Konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability concept*), penumpang atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut sebab pengangkut telah dianggap bersalah. Tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

Dalam KUH Dagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.

c. Konsep tanggung jawab pengangkut mutlak (*absolute liability principle*)

Dalam prinsip ini, penekanannya adalah pada penyebabnya, bukan kesalahannya. Menurut asas ini pengangkut harus bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang dilakukan tanpa perlu dibuktikan ada atau tidaknya kesalahan pada pengangkut. Asas ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipertanyakan. Pengangkut tidak dapat bebas dari tanggung jawab atas alasan apapun yang menyebabkan kerugian. Asas ini dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dari setiap peristiwa dalam penyelenggaraan angkutan ini, dalam peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan ternyata tidak diatur asas tanggung jawab mutlak, mungkin dengan alasan pengangkut yang bergerak di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun, bukan berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak dapat berjanji untuk menggunakan prinsip ini untuk tujuan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan prinsip kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan jelas, misalnya dalam dokumen pengangkutan.¹¹

3.5 Tanggung Jawab Pengangkut PT. Pelayaran SBT Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut.

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.¹² Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang yang berbentuk badan usaha.

Menurut Purwosutjipto, berdasarkan Pasal 466 KUHD dan Pasal 521 KUHD dapat digambarkan bahwa pengangkut (pengusaha kapal) bukanlah pemilik kapal yang bersangkutan, sehingga perlu ditegaskan bagaimana pengangkut itu mendapat kapal yang dipakai untuk mengangkut, ialah dengan cara menutup perjanjian carter kapal, baik menurut waktu, maupun menurut perjalanan, ataupun dengan perjanjian jenis lain.¹³

Jadi pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga¹⁴

Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan laut untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

¹¹ Novela Pattipawaej, Merry Tjoanda, and Agustina Balik, 'Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal', *TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum*, 2.2 (2022), pp. 149–57, doi:10.47268/tatohi.v2i2.906.

¹² Khairunnisa Khairunnisa, 'Peran Dan Tanggung Jawab Hukum Direksi' (Universitas Sumatera Utara, 2008).

¹³ Nindya Ayu Rahmadita and Siti Nurbaiti, 'TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT KEPADA PEMILIK BARANG DALAM PERISTIWA TUBRUKAN KAPAL ANTARA KM. DEWARUCI PERKASA DENGAN KM. DOLPHIN NUSANTARA DAN KM. TRIJAYA LESTARI DI ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA (STUDI PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN NOMOR HK. 210/3/I/MP.18)', *Reformasi Hukum Trisakti*, 1.1 (2019), doi:10.25105/refor.v1i1.10508.

¹⁴ Soegijatna Tjakranagara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Cet. 1 (Rineka Cipta, 1995).

Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian atau peraturan perundang-undangan yang berlaku¹⁵

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut[#15] Ketika proses pengangkutan tanggungjawab sipengangkut terhadap keamanan dan keselamatan baik orang ataupun barang adalah prioritas utama yang harus diutamakan. Beberapa kasus seperti; kecelakaan kapal, hilangnya nyawa dan cedera seseorang karena akibatnya, rusaknya barang adalah faktor yang menyebabkan moda transportasi ini bermasalah. Apabila hal-hal yang tidak diinginkan di atas terjadi, maka sudah menjadi kewajiban bagi pihak perusahaan pengangkutan perairan untuk bertanggungjawab atas insiden tersebut.¹⁶

Sebetulnya, ada beberapa faktor yang memicu terjadinya kecelakaan. Pertama, faktor teknis. Hal ini lebih disebabkan karena kekurangcermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan atau bagian-bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan atau pelanggaran terhadap ketentuan dan peraturan atau prosedur yang ada. Kedua, faktor cuaca buruk seperti badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim atau badai, arus yang besar, kabut yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas. Ketiga, faktor manusia. Kecerobohan di dalam menjalankan kapal, kekurangmampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, secara sadar memuat kapal secara berlebihan.

Selain itu Kecelakaan-kecelakaan bisa terjadi pada transportasi laut seperti Insiden yang terjadi biasanya adalah tenggelamnya kapal akibat kelebihan muatan, terbakar atau meledak, ataupun tenggelam akibat dari faktor alam. Tetapi berdasarkan data dari Mahkamah Pelayaran faktor kesalahan manusia adalah penyebab utama dari kecelakaan transportasi laut yang ada. Menurut data KNKT Sebanyak 80% kecelakaan disebabkan oleh human error.¹⁷

Sebetulnya jika kita perhatikan Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang sudah dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Yang dimana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.

Tanggung Jawab Pengangkut juga diatur dalam Pasal 40 (1) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi : (1.) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan/atau barang yang diangkutnya. (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang

¹⁵ Ni Made Trevi Radha Rani Devi and I Wayan Parsa, "Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Laut", *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, 5 (2016).

¹⁶ H. K. Martono and Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Cetakan ke-2, Mei 2017 (PT. RajaGrafindo Persada, 2017).

¹⁷ Hatta, Mochtar, and Az.

dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

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.

Dalam hukum pengangkutan juga dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu:

A. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (illegal act) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (Based on Fault or Negligence)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara.

B. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.

C. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *charter party*, dan oleh pembentuk undang-undang.

D. *Presumption of Non Liability*

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-Undang Pelayaran yang terdapat pada Pasal 40 dan Pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.

Dengan membaca uraian tersebut di atas, dapat dilihat bahwa PT. Pelayaran SBT Semarang, selaku pengangkut tidak melaksanakan salah satupun dari tanggung jawab tersebut. Seharusnya setiap pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap apapun yang diangkutnya, yaitu dengan mengasuransikannya.

Atau Sesuai dengan ketentuan Pasal 41 angka 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, maka dalam hal ini pengangkutan menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga bersalah (*Presumption of liability principle*). Bahwa disini pihak pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang ditimbulkan dari pengangkutan yang diselenggarakan oleh pihaknya.

Namun dalam kenyatannya tidak semua jasa pengangkutan memberikan ganti rugi, termasuk PT. Pelayaran SBT Semarang yang mengangkut barang 67.500 Sak atau 2.700 Ton Semen Tonosa Milik HS selaku pemilik barang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan laut, namun pemilik barang tidak mendapatkan ganti rugi seperti yang diatur dalam Pasal 40 ayat 1 dan 2 UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan: '1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya; 2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkut yang telah disepakati'.¹⁸

Alasan perusahaan pengangkut PT. Pelayaran SBT Semarang tidak menjaminkan muatannya, karena perusahaan pelayaran sudah tahu bahwa si pemilik barang telah mengasuransikan sendiri barangnya. Seharusnya PT. Pelayaran SBT Semarang jika tahu kalau Pemilik Barang sudah mengasuransikan, maka PT. Pelayaran SBT Semarang memberikan uang sebagai penggantinya.

Disini PT. Pelayaran SBT Semarang sebagai Pngangkut wajib mengganti kerugian pemilik barang, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak, tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pemilik barang, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena: a. Suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya. b. Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri. c. Suatu kelalaian atau kesalahan pengirim sendiri.¹⁹

4. KESIMPULAN

Tanggung Jawab Pengangkut PT. Pelayaran SBT Semarang Terhadap Pemilik Barang Apabila Terjadi Kerusakan Barang Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut, harusnya sama seperti yang diatur dalam Pasal 40 ayat 1 dan 2 UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan: '1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya; 2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkut yang telah disepakati".

Namun kenyataannya sudah tahu bahwa si pemilik barang telah mengasuransikan sendiri barangnya. Pengangkut PT. Pelayaran SBT Semarang tidak memberikan ganti rugi sama sekali, dengan alasan PT Pelayaran tersebut sudah tahu bahwa si pemilik barang telah mengasuransikan sendiri barangnya. Seharusnya PT. Pelayaran SBT Semarang jika tahu kalau Pemilik Barang sudah mengasuransikan, maka PT. Pelayaran SBT Semarang tetap memberikan uang sebagai penggantinya.

Sebelum perjanjian pengangkutan dibuat, hendaknya PT. Pelayaran SBT Semarang sudah berkoordinasi lebih dulu dengan Pemilik Barang apakah barang yang diangkut tersebut sudah

¹⁸ Aurelia Meagan Tan, Gunardi Lie, and Moody Rizqy Syailendra Putra, 'Pertanggung Jawaban Pengangkut Atas Kerusakan Yang Ditimbulkan Akibat Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut', *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7.1 (2023), pp. 1874-80.

¹⁹ Budi Hariyanto, 'Analisis Hukum Tentang Asuransi Terhadap Hilang Atau Rusaknya Barang Dalam Pengiriman Melalui Laut', *IUS: Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum*, 8.1 (2020), pp. 42-53.

diasuransikan atau belum. Bahkan akan lebih baik lagi kalau PT. Pelayaran SBT Semarang sudah mempunyai peraturan atau tata tertib, yang salah satu isinya antara lain jika barang yang akan diangkut sudah diasuransikan oleh pemiliknya, maka jika terjadi sesuatu pengangkut hanya akan menambah uang gantirugi.

DAFTAR PUSTAKA

Ananyo, Sendy, Herman Susetyo, and Budiharto, 'Pengangkutan Melalui Laut', *Diponegoro Law Journal*, 1.4 (2012), pp. 1–9, doi:10.14710/dlj.2012.1026

Devi, Ni Made Trevi Radha Rani, and I Wayan Parsa, 'Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Laut', *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, 5 (2016)

Gunawan, Taufik, Rudi Kurniawan, and Muhaddis Muhaddis, 'IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) (Studi Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe)', *Publik: Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia, Administrasi Dan Pelayanan Publik*, 10.1 (2023), pp. 155–66, doi:10.37606/publik.v10i1.585

Hariyanto, Budi, 'Analisis Hukum Tentang Asuransi Terhadap Hilang Atau Rusaknya Barang Dalam Pengiriman Melalui Laut', *IUS: Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum*, 8.1 (2020), pp. 42–53

Hatta, Muhammad, Dewi Astutty Mochtar, and Mohammad Ghufron Az, 'Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia', *Bhirawa Law Journal*, 2.1 (2021), pp. 45–52, doi:10.26905/blj.v2i1.5853

Hsb, Putra Halomoan, 'PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PENGANGKUTAN TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG ANGKUTAN DISEBABKAN KELALAIAN', *Al-IHKAM: Jurnal Hukum Keluarga Jurusan Ahwal al-Syakhshiyah Fakultas Syariah IAIN Mataram*, 9.01 (2017), pp. 151–72, doi:10.20414/alihkam.v9i01.1159

Khairunnisa, Khairunnisa, 'Peran Dan Tanggung Jawab Hukum Direksi' (Universitas Sumatera Utara, 2008)

Letunaung, Jufrianto, James A Timboeleng, and Lucia IR Lefrandt, 'Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Laut Dengan Pengguna Jasa Pada Pelabuhan Manado (Studi Kasus: Manado-Tahuna)', *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 11.1 (2021)

Martono, H. K., and Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Cetakan ke-2, Mei 2017 (PT. RajaGrafindo Persada, 2017)

Pattipawaej, Novela, Merry Tjoanda, and Agustina Balik, 'Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal', *TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum*, 2.2 (2022), pp. 149–57, doi:10.47268/tatohi.v2i2.906

Rahmadita, Nindya Ayu, and Siti Nurbaiti, 'TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT KEPADA PEMILIK BARANG DALAM PERISTIWA TUBRUKAN KAPAL ANTARA KM. DEWARUCI PERKASA DENGAN KM. DOLPHIN NUSANTARA DAN KM. TRIJAYA LESTARI DI ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA (STUDI PUTUSAN MAHKAMAH PELAYARAN NOMOR HK. 210/3/I/MP.18)', *Reformasi Hukum Trisakti*, 1.1 (2019), doi:10.25105/refor.v1i1.10508

Razak, Ilham, Yahya Antu, and Sofyan Alhadar, 'PEMANFAATAN TRANSPORTASI LAUT TRADISIONAL DALAM MENUNJANG AKTIVITAS MASYARAKAT', *Jurnal Administrasi, Manajemen Dan Ilmu Sosial (J-AEIS)*, 1.2 (2022), pp. 49–52, doi:10.37606/jaeis.v1i2.39

Rondonuwu, Valentino Ferdinand Otto, 'KAJIAN YURIDIS MENGENAI KEGIATAN ANGKUTAN LAUT DARI DAN KE LUAR NEGERI YANG DILAKUKAN OLEH PERUSAHAAN NASIONAL ATAU ASING ASING', *LEX PRIVATUM*, 13.2 (2024)

Soegijatna Tjakranagara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Cet. 1 (Rineka Cipta, 1995)

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3 (UI Press, 1986)

Sukardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Cet. 4 (Rajawali Pers, 1994)

Tan, Aurelia Meagan, Gunardi Lie, and Moody Rizqy Syailendra Putra, 'Pertanggung Jawaban Pengangkut Atas Kerusakan Yang Ditimbulkan Akibat Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut', *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7.1 (2023), pp. 1874–80

Utomo, Hari, and TNIA Laut, 'Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident)', *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14.1 (2017), pp. 59–60