

## **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG YANG MENGGUNAKAN JASA ANGKUTAN LAUT**

### *CARRIER'S RESPONSIBILITY AGAINST THE PASSENGERS OF THE SEA TRANSPORTATION SERVICES*

**Ahmad Adhitya Pratama, Sudiarto, Yudhi Setiawan**

Fakultas Hukum, Universitas Mataram

E-mail : [ahmadhitya24@gmail.com](mailto:ahmadhitya24@gmail.com)

#### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan mengetahui tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang pengangkut laut dalam melaksanakan tanggung jawabnya serta faktor-faktor yang menjadi terjadinya tanggung jawab tersebut. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan menggunakan data lapangan sebagai pelengkap. Hasil penelitian yaitu pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang angkutan laut telah dilaksanakan sesuai dengan aturan hukum yang berlaku, namun masih terdapat pelayanan yang menurut penumpang belum maksimal dalam penerapannya. Perjanjian pengangkutan yang didasarkan prinsip timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Faktor yang mempengaruhi tanggung jawab oleh pengangkut laut, dan cara penyelesaiannya. Penyelesaian sengketa prngangkutan laut dapat dilakukan dengan dua acara yaitu non-litigasi (perdamaian) dan litigasi (jalur hukum).

***Kata Kunci: Tanggung Jawab, Pengangkut, Angkutan Laut.***

#### **Abstract**

*This research aims to study the carrier's responsibility against the passengers of the sea transportation services and the factors that influence such responsibility. This study normative legal research which uses field data as a complement. The results of the study are as follows: that the carrier's responsibility against the passengers of the sea transportation services has been carried out in accordance with applicable legal rules. Yet, there are still services that – according to passenger's opinion- have not been applied appropriately. A carriage agreement based on the principle of reciprocity between the carrier and the passenger binds himself to pay the transportation fee. The maritime transportation disputes can be settled in two ways, namely non-litigation (peace) and litigation (legal route).*

***Keywords: Responsibility, Carrier, Sea Transportation.***

#### **A. PENDAHULUAN**

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 diadakannya pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi. Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang melayani kegiatan angkutan laut berdasarkan kegiatannya. Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut Undang-Undang Pelayaran) mengatur bahwa angkutan laut adalah istilah angkutan di perairan, dan mengacu pada kegiatan.

Dengan terjadinya pengangkutan tersebut banyak dari penumpang tidak mengetahui apa saja tanggung jawab dari pihak pengangkut jika terjadi kesalahan dalam pelaksanaan pengangkutan laut tersebut. Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang melayani kegiatan angkutan laut berdasarkan kegiatannya. Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut Undang-Undang Pelayaran) mengatur bahwa angkutan laut adalah istilah angkutan di perairan, dan mengacu pada kegiatan pengangkutan dan/atau pemindahan penumpang dan/atau barang dengan kapal ferry. Kitab Undang-undang Hukum Dagang Indonesia (KUHD) mengatur tentang angkutan air, yaitu Bab II dan Bab 5 perjanjian sewa kapal: Bab VA tentang pengangkutan barang dan Bab VB tentang pengangkutan penumpang. Peraturan perundang-undangan dalam KUHD Indonesia masih berlaku. Pengaturan transportasi. Peraturan KUHD Indonesia adalah hukum umum. Pengangkutan orang atau penumpang Pengangkutan orang (penumpang) adalah kegiatan mengangkut orang ke atas kapal, mengangkutnya ke tempat tujuan dengan kapal, dan menurunkan orang/penumpang dari kapal ke tempat tujuan.<sup>1</sup>

Ketiga macam moda angkutan tersebut di atas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat penting mengingat  $\frac{3}{4}$  luas dari permukaan bumi adalah berupa perairan. Peranan pengangkutan laut juga menjadi sangat penting di Negara/daerah yang berkepulauan, bersungai dan berdanau, bahkan untuk menghubungkan Negara satu dengan Negara lainnya. Pengangkutan laut juga paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut :

- a. Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya.
- b. Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton.

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. Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara

---

1 Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013.

dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya.

Dengan terjadinya pengangkutan tersebut banyak dari penumpang tidak mengetahui apa saja tanggung jawab dari pihak pengangkut jika terjadi kesalahan dalam pelaksanaan pengangkutan laut tersebut. Melihat dari latar belakang di atas, penulis merasa perlu melakukan analisis mengenai tanggung jawab pengangkut laut. Berkaitan dengan hal itu penulis menyusun skripsi dengan judul Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang yang Menggunakan Jasa Angkutan Laut.

Berdasarkan uraian latar belakang, maka dapat dirumuskan permasalahan yang berkaitan dengan latar belakang, maka dapat dirumuskan permasalahan yang berkaitan dengan pebelitian ini, sebagai berikut : 1. Bagaimanakah bentuk tanggung jawab pengangkutan laut terhadap penumpang yang menggunakan jasa angkutannya dan 2. Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi tanggung jawab oleh angkutan laut dan bagaimana cara penyelesaiannya. Adapun tujuan yang ingin dicapai dengan diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan tanggung jawab pengangkut laut dan untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi tanggung jawab pengangkut laut dan cara penyelesaiannya.

## **B. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian hukum normatif (*normative legal research*). Dalam penelitian ini, metode yang digunakan untuk mengkaji permasalahan adalah metode pendekatan yaitu Pendekatan Perundang-Undangan (*Statute Approach*), Pendekatan Konseptual (*Conseptual Approach*), Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*) dan Pendekatan Kasus (*Case Approach*). Jenis dan sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari Bahan hukum primer, Bahan hukum sekunder, dan Bahan hukum tersier. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang terdiri dari UUD NRI 1945, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian. Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/2008 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyebrangan, Laut dan Udara.. Bahan Hukum Sekunder berupa Buku-buku ilmiah, jurnal dan thesis. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum normatif dengan studi kepustakaan. Teknik Analisis dengan metode kualitatif.

## **C. PEMBAHASAN**

### **1. Bentuk tanggung jawab pengangkutan laut terhadap penumpang yang menggunakan jasa angkutannya**

#### **a. Pelaksanaan Tanggung Jawab Angkutan Laut Terhadap Penumpang**

Angkutan laut dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal

berkewarganegaraan Indonesia. Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional untuk memperoleh pangsa pasar, Karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Kontrak pengangkutan adalah perjanjian dimana pengangkut setuju untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan aman dari satu lokasi ke tujuan tertentu, dan penumpang atau pengirim setuju untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung dengan dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi suatu perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh para pihak. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen penumpang lazim dianggap karcis penumpang. Perjanjian pengangkutan bisa jua dibentuk tertulis yg dianggap perjanjian *Carter* (*carter party*) agar para pihak menerima kepastian berdasarkan perjanjian tersebut.

Undang-Undang Pengangkutan memilih bahwa pengangkutan baru diselenggarakan atau dilakukan setelah biaya pengangkutan dibayarkan terlebih dahulu. Akan tetapi, di samping ketentuan Undang-Undang Pengangkutan, juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya pengangkutan kemudian. Perjanjian Pengangkutan umumnya meliputi aktivitas pengangkutan pada arti luas, yaitu aktivitas memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika pada perjanjian di tentukan perjanjian yang lain.

Syarat – syarat jika ingin menggunakan transportasi laut pada saat New Normal: a. Penumpang harus memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) dengan pelabuhan tujuan. Jika tidak, pengunjung tak akan diizinkan naik ke kapal. b. Memiliki surat hasil tes PCR atau rapid test dengan keterangan negatif. Jika di daerah asal tak memiliki kedua fasilitas tersebut, penumpang wajib membawa surat keterangan sehat yang dikeluarkan rumah sakit atau puskesmas setempat. c. Membeli tiket kapal laut secara online atau non-tunai. Hal ini dipaparkan dalam Surat Edaran (SE) Gugus Tugas COVID-19 Nomor 4 Tahun 2020 dan Surat Edaran (SE) Dirjen Hubla Nomor 21 Tahun 2020. d. Penumpang sangat diwajibkan untuk memakai masker sebelum dan sesudah naik kapal laut. Petugas tak segan untuk menolak penumpang yang melanggar persyaratan ini. Apabila terdapat penumpang yang tak memenuhi syarat dan sudah berada di atas kapal, maka petugas akan mengisolasinya di ruangan khusus. Setelah itu, penumpang akan diturunkan di pelabuhan terdekat.

## **b. Bentuk – Bentuk Kesalahan dalam Angkutan Laut**

Ada (dua) sebab penting terjadinya kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan angkutan laut, yaitu: a. kondisi armada, kapal-kapal transportasi serta fasilitas pada umumnya dibuat tanpa menggunakan standar-standar tertentu dalam keselamatan. Selain itu, banyak kapal armada di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari Negara lain. Perawatan kapal-kapal ini juga di bawah standar, umur kapal bekas yang

dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya sangat tua. Sehingga kapal-kapal ini tidak layak berlayar. Kapal-kapal bekas tersebut di Negara asalnya, sebetulnya sudah tidak digunakan sebagai salah satu moda transportasi laut. b. operasional armada, Problem ini adalah problem yang muncul karena lemahnya pengawasan standar keselamatan pelayaran yang akhirnya mengakibatkan masalah kelebihan beban atau muatan berbahaya yang tidak dilaporkan.

Disamping itu kita ketahui bersama ada banyak faktor lain penyebab terjadinya kecelakaan di laut, salah satunya adalah cuaca buruk. Pengaruh cuaca terhadap pelayaran sangatlah penting, pengoperasian kapal laut juga bergantung pada cuaca. Dalam penyelenggaraan pengangkutan faktor-faktor seperti intensitas hujan, informasi badai dan jarak pandang merupakan faktor yang sangat berpengaruh terhadap pelayaran.

Kesalahan yang timbul akibat perbuatan manusia. Beberapa perbuatan manusia yang dapat digolongkan sebagai penyebab kecelakaan dan kerugian laut adalah sebagai berikut: 1) awak kapal dengan sengaja memusnahkan atau, membuang ke laut sebagian dari muatan untuk mengurangi muatan kapal dalam keadaan bahaya yang dikenal dengan istilah *jettison*. 2) sengaja menimbulkan kebakaran serta perbuatan lainnya dan perbuatan tersebut melanggar hukum yang akan merugikan pemilik kapal maupun pemilik muatan yang dikenal dengan istilah *barratry*. 3) Penyimpangan tujuan pelayaran tanpa sebab yang memaksa, yang dapat merugikan dan merusak muatan, misalnya karena menjadi lebih lama dalam perjalanan, muatan seperti buah-buahan menjadi busuk dan binatang ternak menjadi mati yang dikenal dengan istilah *deviation*. 4) Bencana yang ditimbulkan oleh pihak ketiga, misalnya bajak laut, penyamun, pencuri, perampok, perampasan, dan lain-lain. Bencana yang ditimbulkan oleh pemilik barang sendiri, antara lain kelalaian pemilik dalam menyelenggarakan pengepakan yang tidak layak laut (*unseaworthy packing*), ataupun karena perbuatan lain yang sengaja dilakukan dengan itikad buruk.

### c. Tanggung Jawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkutan di atur dalam Pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam Pasal tersebut di sebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. Dan juga Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/ atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Kewajiban Tanggung Jawab oleh pengangkut sesuai dengan persetujuan yaitu menjaga keselamatan dan keamanan, muatan yang harus diangkutnya terhadap sesuatu hal yang mungkin menimpa muatan angkutannya, dikirim dan dipercayakandiserahkan kepadanya berdasarkan ketentuan pasal 468 KUHD mengatur bahwa :

*“Bahwa pengangkut diwajibkan menjamin keselamatan barang saat diterima hingga saat diserahkan baik Sebagian maupun seluruhnya menurut perjanjian, terkecuali ia dapat membuktikan kerugian itu disebabkan karena: a. Kejadian yang tidak dapat dicegah maupun dihindarkan secara layak di luar kemampuan pengangkut (overmacht/ force majeure). b. Sifat atau keadaan barang yang diangkut tidak diberitahukan ciri-ciri secara sempurna oleh pengirim barang. c. Akibat tidak sempurnanya pembungkus (pack-*

ing) barang angkutan.

Kemudian, Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran jo. Pasal 181 ayat (2) PP 20/2010 pada intinya menyatakan bahwa tanggung jawab tersebut dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: 1) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; 2) musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; 3) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau 4) kerugian pihak ketiga.

Berdasarkan ketentuan di atas, perusahaan angkutan laut bertanggung jawab terhadap musnah, hilang, dan rusaknya barang yang diangkutnya. Batas tanggung jawab tersebut didasarkan pada kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta terbatas terhadap jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau yang lebih dikenal dengan "*bill of lading*".

Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyebrangan, Laut dan Udara. Pada Pasal 2 ayat (2) Permen Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017.

Besar santunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan sebagai berikut:

- a. Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh lima juta rupiah)
- b. Penumpang yang mengalami cacat tetap berhak memperoleh santunan yang dihitung berdasarkan angka prosentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dari besar santunan meninggal dunia sebagaimana dikamsud dalam huruf a.
- c. Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling besar Rp 25.000.00,00 (dua puluh lima juta rupiah). Biaya ambulans atau kendaraan yang membawa penumpang ke fasilitas Kesehatan paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Dan biaya pertolongan pertama paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Dan Perusahaan angkutan juga wajib memberi fasilitas khusus berupa penyediaan jalan khusus di Pelabuhan dan sarana khusus bagi untuk naik atau turun dari kapal atau penyediaan ruang kapal yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur, pelayanan khusus bagi penumpang yang menyandang cacat dan harus menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki atau tuna netra, dan sebagainya, Wanita hamil, anak di bawah usia 5 tahun, orang sakit, orang lanjut usia agar mereka juga dapat menikmati fasilitas pelayanan angkutan dengan baik. Pemberian fasilitas-fasilitas khusus tersebut tidak dipungut biaya tambahan.<sup>2</sup>

Asuransi kerugian adalah menutup asuransi untuk suatu peristiwa karena kerusakan atau kemusnahan harta benda yang dipertanggungjawabkan karena sebab-sebab atau kejadian yang dipertanggungjawabkan (sebab-sebab atau bahaya-bahaya yang disebut dalam kontrak atau polis asuransi). Dalam asuransi kerugian, penanggung menerima premi dari

2 H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008*, PT. RajaGrafindo Persada, Depok, 2011.

tertanggung dan apabila terjadi kerusakan atau kemusnahan atas harta benda yang dipertanggungjawabkan, maka ganti kerugian akan dibayarkan kepada tertanggung.<sup>3</sup>

Sebagaimana diketahui pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan orang maupun barang yang diangkut sampai tujuan. Betapa besar tanggung jawab dan kerugian yang ditanggung oleh pengangkut jika terjadi sesuatu yang menyebabkan terjadinya korban bagi penumpang maupun barang yang diangkut.

Oleh sebab itu, guna mengalihkan tanggung jawab dan risiko kerugian itu maka pengangkut sedapat mungkin mengasuransikan barang dan orang yang diangkutnya. Terdapat empat hal yang wajib diasuransikan oleh pengangkut, yaitu:

- a. asuransi terhadap kendaraannya
- b. asuransi terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga
- c. asuransi terhadap awak kendaraan
- d. asuransi terhadap tanggung jawab pengangkut

Perusahaan pelayaran sebagai pengangkut juga dapat mengikatkan diri dengan perjanjian asuransi. Ada dua kelompok kepentingan berkaitan dengan kapal saat pengangkutan:

- a. Kepentingan langsung berkaitan dengan kapal milik perusahaan pelayaran itu sendiri, yaitu kerugian yang diderita akibat kerusakan kapal. Pemilik kapal mendapatkan ganti atas biaya kerusakan dari perusahaan asuransi melalui *hull and machinery insurance*. Bila barang tidak sampai sehingga pengangkut tidak memperoleh *freight*, perusahaan asuransi juga akan menutup kerugian ini. Jenis jaminan yang didapatkan oleh pengangkut, yaitu:

- 1) Comprehensive

Memberikan jaminan gabungan atas kerusakan Sebagian (*partial loss*) maupun kerusakan total (*total loss*).

- 2) Total Loss Only

Terdiri dari:

- a) Actual Total Loss

- (1) Kapal hancur atau musnah (*destroyed*); atau (2) Tertanggung tidak dapat memiliki Kembali kapalnya (*irretrievably deprived*); atau (3) Kapal telah dinyatakan hilang.

Misalnya, kapal terbakar sampai musnah, hancur, tenggelam tidak dapat diambil lagi, atau dinyatakan hilang setelah tidak diketemukan lebih dari 6 bulan sejak pelayaran terakhirnya.

- b) Constructive Total Loss

- (1) Tertanggung tidak dapat memiliki Kembali kapalnya (*deprived*) dan estimasi biaya untuk mendapatkannya Kembali lebih besar daripada nilai kapal tersebut bila berhasil diselamatkan. (2) Kapal rusak sedemikian rupa sehingga biaya perbaikan lebih besar dari harga asuransi (*insured value*).

Yang dimaksud *constructive total loss* jika kapal tenggelam (bisa diambil), kandas, karam, terbakar, tabrakan namun biaya perbaikan dan biaya mendapatkannya Kembali lebih besar dari harga asuransi (*insured value*).

3 Zainal Asikin, Hukum Dagang, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm 286.

jikasesuatu ketikasungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (risiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung akan dibayarkan ganti kerugian yang besarnya seimbang dengan jumlah asuransinya. Dalam praktiknya kerugian yang timbul itu bersifat Sebagian (partial loss), tidak semuanya (total loss). Dengan demikian, tertanggung mengadakan asuransi bertujuan untuk memperoleh pembayaran ganti kerugian yang sungguh-sungguh diderita.

Tanggung Jawab Pengangkutan Hukum pengangkutan mengenal 3 prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*) dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

## **2. Faktor Terjadinya Tanggung Jawab oleh Angkutan Laut dan Cara Penyelesaiannya.**

### **a. Ada Kesalahan (*fault*) dan Kerugian (*damages*).**

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (based on fault liability) terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Pasal tersebut yang dikenal sebagai tindakan melawan hukum (onrechtsmatigdaad) berlaku umum terhadap siapa pun, termasuk perusahaan transportasi.

Menurut Pasal 1366 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembroannya.

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, 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.<sup>4</sup>

Keterkaitan antara Pasal tersebut ialah semua tindakan yang mengakibatkan suatu kejadian yang menyebabkan terjadinya tanggung jawab harus dilakukan ganti kerugian, dan juga kesalahan yang disebabkan oleh kelalaian atau kesembroannya maka pihak pengangkut harus tetap bertanggung jawab atas apa yang telah ia lakukan.

Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas adanya kesalahan (*based on fault liability*) berlaku terhadap semua perusahaan transportasi. Tanggung jawab atas adanya kesalahan harus memenuhi unsur-unsur, adanya kesalahan, kerugian dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan.

Tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan harus memenuhi tiga unsur yakni:

- a. Ada kesalahan;
- b. Ada kerugian; dan
- c. kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan.

Apabila ada kesalahan, tetapi tidak mengakibatkan kerugian, maka perusahaan tidak akan bertanggung jawab, demikian pula ada kerugian, tetapi kerugian tersebut tidak ada hubungannya dengan kesalahan, maka perusahaan juga tidak akan bertanggung jawab.

4 Sentosa Sembiring., "Hukum Pengangkutan Laut", Nuansa Aulia, Bandung, 2011

### a. Cara Penyelesaian Yang Dilakukan Oleh Angkutan Laut

Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal berdasarkan adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban. Menurut ketentuan Pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber berdasarkan perjanjian dan undang-undang. Perikatan yang bersumber berdasarkan undang-undang terbagi lagi sebagai perbuatan menurut hukum dan perbuatan melawan hukum, sedangkan timbulnya perikatan yang lahir karena perjanjian membebaskan kepada para pihak yang melakukan perjanjian untuk melaksanakan hak dan kewajiban atau yang dikenal dengan "prestasi", apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasi maka dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi.

Pada umumnya, wanprestasi akan terjadi apabila salah satu pihak dinyatakan telah lalai memenuhi prestasi atau dengan kata lain wanprestasi ada kalau salah satu pihak tidak dapat membuktikan bahwa dia telah melakukan wanprestasi itu di luar kesalahannya atau karena keadaan memaksa. Wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak tentu saja dapat mengakibatkan kerugian pada pihak lainnya.

Penyelesaian sengketa pada pengangkutan laut bisa ditempuh melalui pengadilan (*Litigasi*) atau diluar pengadilan (*Non-Litigasi*) berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Jika sudah dipilih melalui penyelesaian sengketa di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh jika upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil, yang terdapat dalam Pasal 45 UUPK yang mengatakan bahwa :<sup>5</sup>

- a. Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui Lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum. Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui peradilan atau diluar peradilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa.
- b. Penyelesaian sengketa diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Penyelesaian sengketa diluar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam undang-undang.
- c. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Berdasarkan pasal 45 ayat (2) UUPK, bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Penyelesaian sengketa melalui non- litigasi salah satunya adalah arbitrase. Arbitrase menurut UU No 30 Tahun 1999 adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh pihak yang bersengketa. Selain arbitrase, ada berbagai bentuk penyelesaian sengketa non- litigasi yang dapat ditempuh dengan lima cara yaitu konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli.

<sup>5</sup> RJ Moertino, Mei 2019, Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut, Volume 4 nomor 4, <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr>, diakses tanggal 13 September 2021, pukul. 19.47 Wita.

Litigasi merupakan upaya untuk menyelesaikan berbagai perkara hukum melalui jalur pengadilan. Ini berarti kedua pihak yang terkait harus melakukan persidangan yang dihadiri hakim, jaksa, panitera, dan notulen. Karena dilakukan di pengadilan. Pendaftaran perkara dalam perkara pidana, pendaftaran perkara dilakukan oleh pihak kejaksaan berdasarkan kasus yang telah diselidiki kepolisian. Sedangkan untuk perkara perdata, penggugat melalui kuasa hukumnya mengajukan gugatan yang ditujukan kepada Ketua Pengadilan.

Kedua jenis penyelesaian sengketa tersebut dapat diterapkan dalam pengangkutan laut. Namun kedua jenis penyelesaian sengketa tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan, penyelesaian sengketa secara damai membutuhkan kemauan dan kemampuan untuk berunding agar mencapai penyelesaian sengketa secara damai. Penyelesaian sengketa *non litigasi* lebih mengutamakan pendekatan konsensus dan berusaha mempertemukan kepentingan para pihak yang bersengketa serta mendapatkan hasil penyelesaian sengketa ke arah *win-win solution*. Keadilan yang ingin dicapai melalui mekanisme tersebut adalah keadilan komunitatif. Sedangkan penyelesaian sengketa melalui pengadilan yang berwenang membutuhkan pengetahuan tentang tata cara dan/atau aturan yang berlaku bagi penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan tersebut yaitu berupa aturan-aturan hukum yang bersifat prosedural.

#### **D. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan terhadap hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar atau diserahkan kepada yang menerima barang tersebut. Bentuk tanggung jawab oleh pengangkut ialah menyediakan fasilitas – fasilitas pendukung keamanan dan keselamatan pelayaran, memastikan sarana dan prasarana kapal selalu terawat dengan baik, memastikan muatan kapal sesuai dengan dokumen muatan, dan mewajibkan seluruh penumpang memiliki tiket. Bentuk kesalahan yang sering terjadi pada pengangkutan antara lain, kondisi armada, operasional armada dan cuaca buruk.

Tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pengangkut di antaranya ganti kerugian jika selama perjalanan pengangkutan terjadi kesalahan dan kesalahan tersebut menimbulkan kerugian terhadap pihak penumpang. Pengangkut juga harus mengasuransikan tanggung jawabnya karena jika terjadi kesalahan dan kesalahan itu menimbulkan kerugian bagi penumpang, agar biaya kerugian tersebut dapat dialihkan kepada pihak asuransi. Dan juga pihak pengangkut harus mengasuransikan armadanya agar supaya jika terjadi kecelakaan pihak asuransi dalam hal ini dapat menggantikan biaya perbaikan pada armada tersebut. Faktor yang mempengaruhi tanggung jawab oleh pihak pengangkut karena adanya kesalahan dari pihak pengangkut dan kesalahan tersebut menjadi kerugian bagi pihak penumpang. tanggung jawab hukum atas adanya kesalahan (*based on fault liability*) berlaku terhadap semua perusahaan transportasi. Tanggung jawab atas adanya kesalahan harus memenuhi unsur-unsur, adanya kesalahan, kerugian dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan. Penyelesaian

sengketa pada angkutan laut bisa ditempuh melalui pengadilan (*litigasi*) atau diluar pengadilan (*non litigasi*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Asikin, Zainal. 2013. *Hukum Dagang*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Fajar, Mukti dan Achmad, Yulianto. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Khairandy, Ridwan. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*. Yogyakarta: Gama Media.
- Martono, H.K dan Tjahjono, Eka Budi. 2011. *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-undang No 17 Tahun 2008*. Depok: Raja Grafindo Persada.
- Marzuki, Peter M. 2019. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Muhammad, Abdulkadir. 1991. *Hukum Pengangkutan, Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- \_\_\_\_\_. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Mulada, Diman Ade. 2020. *Hukum Dagang*. Mataram: Mataram University Press.
- Notoatmojo, Soekidjo. 2010. *Etika dan Hukum Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Purwosutjipto, H.M.N. 1991. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan.
- Sembiring, Sentosa. 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: Nuansa Aulia.
- Soekardono, R. 1981. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Tjakranegara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Triwulan, Titik dan Febriana, Shinta. 2010. *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*. Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Moertino, RJ. 2019, *Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut*, Volume 4 nomor 4, <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr>, diakses tanggal 13 September 2021, pukul. 19.47 Wita.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. LN Republik Indonesia Nomor 4849.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. LN Republik Indonesia Nomor 2720.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. LN Republik Indonesia Nomor 3821.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian LN Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13; TLN Republik Indonesia Nomor 3467.
- Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. LN Republik Indonesia Nomor 28.

Indonesia, Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/ Penyebrangan, Laut, dan Udara.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. [Online]. Tersedia di [kbbi.kemdikbud.go.id/entri/religius](http://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/religius). Di kunjungi tanggal 11 juli 2021 pukul 12.00

<http://pusatasuransi.com/prosedur-klaim-asuransi-pengangkutan-cargo/>, diakses pada tanggal 12 Agustus 2021 Pukul. 09.05 Wita.

<http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/>, diakses Pada Tanggal 20 Agustus 2021 Pada Pukul 20.42 WITA.