

Perlindungan Hukum Terhadap Barang Konsumen Pada Saat Kapal Pengirim Barang Ekspedisi Tenggelam

Legal Protection for Konsumer Goods in The Event of A Sinking Expedition Cargo Ship

Muhamad Sultan Trengganu, Ari Rahmad Hakim Budiawan F

Fakultas Hukum, Ilmu Sosial, Dan Ilmu Politik Universitas Mataram

Corresponding E-mail: trengganumsultan@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini membahas mengenai perlindungan hukum terhadap barang konsumen ketika kapal pengangkut barang ekspedisi mengalami tenggelam. Permasalahan utama yang dianalisis adalah kedudukan para pihak dalam hubungan hukum pengangkutan laut saat terjadi tenggelamnya kapal, serta bentuk tanggung jawab perusahaan ekspedisi terhadap barang konsumen yang hilang atau rusak. Penelitian menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan ekspedisi memiliki kewajiban hukum untuk memberikan ganti rugi atas barang yang hilang atau rusak sesuai dengan KUHPerdara, KUHD, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, serta Undang-Undang Pelayaran. Namun, dalam praktiknya, masih banyak perusahaan yang menghindar dari tanggung jawab sehingga menimbulkan kerugian bagi konsumen. Penelitian ini menegaskan pentingnya kepastian hukum dan perlindungan konsumen dalam jasa pengangkutan laut.

Kata Kunci : Perlindungan, Barang Konsumen, Pengirim, Ekspedisi.

Abstrak

This study examines legal protection for consumer goods when cargo ships used by expedition services sink. The main issues analyzed are the legal position of the parties involved in maritime transportation during a shipwreck and the liability of expedition companies for lost or damaged goods. The research employs normative legal methods with statutory, conceptual, and case approaches. The findings show that expedition companies are legally obliged to compensate for lost or damaged goods under the Civil Code, Commercial Code, Consumer Protection Law, and Shipping Law. However, in practice, many companies avoid their responsibilities, resulting in consumer losses. This research emphasizes the importance of legal certainty and consumer protection in maritime transport services.

Keywords: protection, goods, consumers, sanders, exspedition.

A. PENDAHULUAN

Dalam era modern saat ini, perkembangan teknologi yang cepat kemudian mempengaruhi segala lini dan sendi kehidupan manusia. Berbagai penemuan dimaksudkan untuk memfasilitasi adanya pergerakan dunia yang lebih dinamis. Salah satu penemuan yang mengarahkan dunia ke arah yang lebih dinamis adalah penemuan mesin uap yang pertama kali dikembangkan oleh *Thomas Newcomen* yang kemudian di sempurnakan oleh *James Watt* pada 1769. Penemuan ini kemudian digunakan salah

satunya dalam dunia pelayaran untuk memutar bilah rotor pada kapal yang sebelumnya bergantung kepada angin.¹

Penemuan mesin ini kemudian mempermudah dan mempersingkat durasi perjalanan serta mengakomodir lebih banyak muatan yang diperlukan dalam sekali pelayaran, yang kemudian di sempurnakan lagi dengan penemuan mesin diesel pada MS Selandia di tahun 1912. Penggunaan diesel kemudian menjadi salah satu teknologi mutakhir yang memberikan banyak manfaat dalam dunia maritim, karena dapat menghemat bahan bakar dan juga mengakomodir lebih banyak barang dan penumpang.²

Pemutakhiran teknologi pada dunia maritim yang meningkatkan jarak tempuh dan mengurangi biaya operasional, membuat perusahaan pengangkutan hingga saat ini menjadikan kapal sebagai modal transportasi utama dalam pemindahan penumpang atau pun barang, dari pelabuhan asal menuju pelabuhan destinasi.

Pengiriman barang menggunakan kapal juga menjadi salah satu aspek yang menunjang adanya aktivitas ekonomi baik yang berskala nasional maupun berskala internasional.

Pengangkutan laut adalah serangkaian kegiatan untuk memindahkan barang atau penumpang melalui jalur laut dengan menggunakan kapal sebagai sarana pengangkutan. Terdapat beberapa instrumen hukum, baik di dunia internasional ataupun dalam negeri yang mengatur ketentuan pengangkutan laut diantaranya.

1. *The Hague Rules 1924/ Hague-Visby Rules 1968*
2. *Hamburg Rules 1978*
3. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
4. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Ketentuan-ketentuan ini mengatur terkait kegiatan pengangkutan yang dilakukan di laut, hal ini bertujuan untuk menjamin adanya kepastian hukum baik kepada penyedia layanan pengangkutan ataupun pengguna jasa pengangkutan. Salah satu permasalahan yang kerap kali muncul dan merupakan sebuah keadaan yang dikategorikan sebagai keadaan tidak terduga adalah kapal pengirim yang tenggelam.

Permasalahan ini kemudian menjadi penting, karena kapal yang tenggelam diidentifikasi sebagai sebuah permasalahan hukum, yaitu tentang pertanggungjawaban pengangkut atau ekspedisi terhadap kerusakan atau kehilangan barang yang di kirim.

Salah satu kejadian terkait hal ini adalah tenggelamnya Kapal bermuatan kontainer KM Bintang Mulia 2, yang mengangkut logistik dari Medan menuju Ke pulauan Riau. Di ketahui kapal ini tenggelam di perairan Tanjung Sibunga, Selat Malaka sekitar Pukul 21.50 WIB, 24 Maret 2024.³ Kapal ini membawa barang berupa sembako atau kebutuhan pokok serta barang elektronik yang dipesan oleh konsumen yang berada di Ke pulauan Riau yang di masukan kedalam 43 peti kemas.

Selain kapal Km Bintang Mulia 2, terdapat beberapa kasus yang menjadi acuan diantaranya kasus KM Lestari Maju pada 3 Juli 2018 dengan rute Bajo menuju Bira

1 Daiei Kinnear Clark, *The Steam Engine : A Treatise on Steam Engines and Boilers*, Volume 1. Blackie & Son, Ltd. New York 1891 Hlm 13

2 John Doe, *The Evolution of Marine Propulsion : From Steam to Diesel*, International Journal of Maritime History, Vol 12, No 2. Desember 2000. Hlm 47-50

3 Tim Redaksi Media Indonesia, Kapal Pengangkut Logistik Tenggelam di Selat Malaka. Diakses melalui laman web <https://www.metrotvnews.com/read/NxGCzG0g-kapal-pengangkut-logistik-tenggelam-di-selat-malaka> pada 27 April 2025.

Sulawesi Selatan. Selain itu terdapat kejadian tenggelamnya kapal kargo MV Kuala Mas yang tenggelam di perairan Kabupaten Kupang, Nusa Tenggara Timur.⁴

Peristiwa tenggelamnya kapal pengangkut barang ekspedisi mengakibatkan tidak terpenuhinya hak konsumen, sesuai ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Pada Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen Menerangkan bahwa terdapat beberapa hak yang harus di rasakan konsumen di antaranya.⁵

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang di janjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk di dengar berpendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;

Tidak terpenuhinya ketentuan di atas dapat dikategorikan sebuah perbuatan wanprestasi. Dikarenakan bentuk dari hubungan penyedia jasa dan pengguna jasa adalah sebuah perikatan, yang secara umum di atur dalam ketentuan Pasal 1313 KUH Perdata. Pasal tersebut menjelaskan bahwa Perjanjian adalah perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Hal ini kemudian menimbulkan hak dan kewajiban yang harus di laksanakan dan di rasakan oleh kedua belah pihak.

Dengan gagalnya KM Bintang Mulia 2 dan beberapa kejadian kapal kontainer yang memuat barang ekspedisi yang tenggelam mengangkut barang, hal ini dapat dikatakan dan dikategorikan sebagai sebuah kelalaian dalam penyedia barang atau jasa sehingga penyedia barang dan jasa wajib melakukan ganti rugi.⁶

Selain itu, walaupun telah ada regulasi yang mengatur secara implisit tentang perlindungan konsumen terhadap permasalahan ini, menurut penulis perlindungan tersebut diberikan dari beberapa sumber peraturan perundang-undangan. Sehingga baik konsumen dan penyedia jasa, tidak memahami dengan baik sejauh apa tanggung jawab dan hak yang dapat mereka peroleh. Oleh karena itu penulis merasa tertarik untuk mengkaji dan membahas mengenai PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP BARANG KONSUMEN PADA SAAT KAPAL PENGIRIM BARANG EKSPEDISI TENGGELAM.

B. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini jenis Penelitian Hukum yang digunakan adalah penelitian hukum Normatif, dimana Penelitian hukum normatif (*normatif law research*),

4 Sigiranus Marutho Bere dan Aloysius Gonsaga AE, Kronologi Tenggelamnya Kapal Kargo di Perairan Kupang, Kerugian Puluhan Miliar Rupiah. Diakses melalui laman web <https://regional.kompas.com/read/2024/12/23/102329578/kronologi-tenggelamnya-kapal-kargo-di-perairan-kupang-kerugian-puluhan> pada 6 Mei 2025

5 Undang-Undang Republik Indonesia, Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 4. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 No 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821

6 Erwin Setiawan, *Tanggung Jawab Hukum Pelaku Usaha Dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen*, Jurnal Hukum dan Pembangunan. Vol 15, No 2. 2018. Hlm 125

merupakan sebuah penelitian hukum yang mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai suatu norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat, yang kemudian menjadi acuan tingkah laku setiap orang⁷. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian Normatif merupakan modifikasi pendekatan yang digunakan baik oleh penelitian normatif, maupun penelitian empiris. Dalam hal ini penulis menggunakan metode pendekatan konseptual, pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus. Jenis dan sumber bahan hukum yang di gunakan dalam penelitian ini yaitu bahan hukum primer, bahan hukum skunder dan bahan hukum tersier. Teknik pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini di lakukan dengan cara Teknik studi Pustaka (*Bibliography Study*). Studi kepustakaan yang berkaitan dengan penelitian penulis. Setelah bahan hukum ini terkumpul selanjutnya akan dianalisis secara deskriptif kualitatif.

C. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Kedudukan Para Pihak dalam Hubungan Hukum Pengangkutan Laut pada Saat Terjadi Tenggelamnya Kapal

Kedudukan para pihak dalam pengiriman barang melalui laut selalu berhubungan dengan lahirnya hubungan hukum yang timbul sejak adanya perjanjian pengangkutan. Hubungan hukum tersebut bersifat kontraktual dan melibatkan tiga pihak utama, yaitu pengirim barang (konsumen), perusahaan ekspedisi atau pengangkut, serta penerima barang. Untuk memahami kedudukan hukum masing-masing pihak, perlu dilakukan peninjauan dari sudut pandang peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, yaitu Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Perjanjian pengangkutan laut memiliki sifat yang mengikat dan menimbulkan akibat hukum timbal balik bagi para pihak. Pengirim barang sebagai konsumen berkewajiban menyerahkan barang sesuai dengan kesepakatan, sementara perusahaan ekspedisi sebagai pengangkut wajib menjamin pengiriman berjalan aman hingga sampai ke penerima.

Hubungan timbal balik ini sesuai dengan Pasal 1313 KUH Perdata yang menjelaskan bahwa setiap perjanjian menciptakan ikatan hukum antara pihak-pihak yang membuatnya.⁸

Konsumen dalam pengiriman barang laut menempati posisi hukum yang kuat karena telah diberikan perlindungan oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK)⁹. Pasal 4 UUPK menegaskan sejumlah hak konsumen, di antaranya hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan barang atau jasa, hak untuk memperoleh barang sesuai dengan kondisi serta nilai tukar yang dijanjikan, hak untuk menerima informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai barang atau jasa, serta hak untuk mendapatkan kompensasi atau ganti rugi apabila barang yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau musnah dalam perjalanan.

Kapal yang tenggelam membawa akibat hukum berupa musnahnya barang konsumen. Dalam situasi seperti itu, konsumen memiliki landasan normatif yang kuat untuk

⁷ Ibid, Hlm 30

⁸ Lie, C., Clarosa, V., Yonatan, Y. A., & Hadiati, M. (2023). *Pengenalan Hukum Kontrak dalam Hukum Perdata Indonesia*. Jurnal Kewarganegaraan, 7(1), 918-924.

⁹ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 4.

menuntut kompensasi dari pihak pengangkut. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 19 ayat (1) UUPK yang menyatakan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerugian konsumen akibat barang atau jasa yang diperdagangkan¹⁰. Perlindungan hukum tersebut tidak hanya mencakup kerugian materiil, tetapi juga dapat meliputi kerugian immateriil yang timbul akibat hilangnya barang.

Kedudukan konsumen dalam konteks ini bukan sekadar sebagai pihak yang dirugikan, melainkan juga sebagai pihak yang memiliki hak yang dilindungi oleh hukum positif. Oleh sebab itu, pengirim barang dapat dikategorikan sebagai pihak aktif yang berhak menuntut pelaksanaan kewajiban dari pengangkut, termasuk menuntut ganti kerugian apabila barang yang dikirim tidak sampai ke tangan penerima akibat tenggelamnya kapal.

Perusahaan ekspedisi atau pengangkut menempati kedudukan hukum yang penting dalam hukum pengangkutan laut. Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan barang sejak saat barang diterima untuk diangkut sampai barang tersebut diserahkan di pelabuhan tujuan kepada pihak penerima¹¹. Ketentuan ini memberikan kepastian hukum bahwa tanggung jawab pengangkut bersifat otomatis sejak barang berada dalam penguasaannya.

Berdasarkan ketentuan tersebut, perusahaan ekspedisi tidak dapat serta-merta membebaskan dirinya dari kewajiban dengan alasan-alasan di luar ketentuan hukum. Setiap kerugian yang menimpa barang dalam perjalanan pada prinsipnya menjadi beban tanggung jawab pengangkut sampai ada pembuktian sebaliknya. Oleh sebab itu, perusahaan ekspedisi berkedudukan sebagai pihak yang memiliki kewajiban hukum paling dominan dalam hubungan pengangkutan laut.

Penegasan tanggung jawab pengangkut dalam KUHD sejalan dengan asas *pacta sunt servanda* yang menyatakan bahwa setiap perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi pihak yang membuatnya¹². Artinya, pengangkut tidak hanya berkewajiban secara moral, tetapi juga secara yuridis untuk melaksanakan isi perjanjian pengangkutan sebagaimana mestinya. Hal ini menegaskan bahwa tanggung jawab pengangkut memiliki dasar kontraktual sekaligus normatif.

2. Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi terhadap Barang Konsumen Akibat Kapal Tenggelam

Tanggung jawab perusahaan ekspedisi dalam kegiatan pengangkutan laut merupakan konsekuensi yuridis dari perjanjian pengangkutan yang dibuat antara konsumen sebagai pemilik barang dengan pihak ekspedisi sebagai pengangkut¹³. Sejak barang diserahkan oleh konsumen kepada perusahaan ekspedisi, maka perusahaan memiliki kewajiban hukum untuk menjamin bahwa barang tersebut akan sampai dengan selamat di tempat tujuan¹⁴. Apabila di tengah proses pengangkutan terjadi peristiwa luar biasa berupa

¹⁰ Ibid., Pasal 19 ayat (1).

¹¹ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 468 ayat (1).

¹² Mursalin, S. (2021). *Penerapan Azas-Azas Dalam Perjanjian Terhadap Kontrak Kerja Dalam Pengiriman Tandan Buah Segar Dari Kebun Trantam Ke Pabrik Kelapa Sawit Pada Kebun PTPN V Kabupaten Kampar* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau).

¹³ Dalimunthe, F. A. (2024). *Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999* (Doctoral Dissertation, Fakultas Hukum, Universitas Islam Sumatera Utara).

¹⁴ Massie, E. N. E. (2021). *Tanggung jawab perusahaan ekspedisi muatan kapal laut atas kerusakan dan kehilangan barang dengan menggunakan transportasi laut. Lex Privatum*, 9(3).

tenggelamnya kapal sehingga barang musnah atau rusak, maka timbul tanggung jawab hukum pada pihak perusahaan untuk memberikan ganti kerugian¹⁵. Kewajiban ini tidak hanya muncul dari satu perangkat hukum saja, melainkan berlandaskan pada beberapa peraturan perundang-undangan, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK), serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran¹⁶.

a. Tanggung Jawab Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Bentuk tanggung jawab yang lahir dari ketentuan KUHD mencakup kewajiban menjamin keselamatan barang selama proses pengangkutan, memberikan ganti kerugian apabila barang hilang, rusak, atau musnah, serta hanya dapat terbebas dari tanggung jawab apabila terbukti terdapat keadaan kahar (*force majeure*)¹⁷. Keadaan kahar ini harus benar-benar dapat dibuktikan sebagai peristiwa yang tidak dapat dicegah dengan kehati-hatian dan profesionalitas perusahaan, misalnya badai besar, gelombang tinggi, atau bencana alam lain yang di luar kendali manusia.

Dalam beberapa putusan Mahkamah Pelayaran juga ditegaskan bahwa tanggung jawab utama tetap berada pada perusahaan pengangkut meskipun faktor penyebab langsung kecelakaan adalah kelalaian nahkoda atau awak kapal¹⁸. Hal ini menunjukkan bahwa hukum pengangkutan laut menempatkan ekspedisi pada posisi yang kuat sebagai pihak yang harus menjamin keselamatan barang. Dengan demikian, KUHD telah menegakkan asas bahwa ekspedisi wajib melindungi kepentingan konsumen sebagai pemilik barang, dan tidak dapat serta merta melepaskan diri dari tanggung jawab hanya karena adanya kerugian¹⁹.

Berdasarkan Pasal 468 KUHD, pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap barang sejak diterima hingga diserahkan kepada penerima. Apabila barang hilang atau rusak, pengangkut wajib memberikan ganti rugi, kecuali bila terbukti terjadi *force majeure*. Bentuk ganti rugi dalam KUHD meliputi penggantian barang sejenis, penggantian nilai barang dengan jumlah uang yang setara, atau pembayaran sejumlah uang yang dihitung berdasarkan konosemen yang memuat jenis, jumlah, dan nilai barang²⁰.

b. Tanggung Jawab Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

KUHPerdata memberikan dasar hukum umum mengenai perikatan dan perjanjian. Hubungan hukum antara konsumen dengan perusahaan ekspedisi adalah bentuk perikatan kontraktual sebagaimana diatur dalam Pasal 1313 KUHPerdata²¹. Apabila barang yang dipercayakan tidak sampai ke penerima akibat tenggelamnya kapal, maka

15 Intan, N., Nur, J., Sanib, S. S., Ukkas, J., & Putra, S. A. (2023). *Tanggung Jawab Pihak Pengirim Atas Tenggelamnya Km Sinar Baru Dalam Pengangkut Barang Di Perairan Kepulauan Wakatobi*. *Lakidende Law Review*, 2(3), hlm.557.

16 Serlika Aprita, S. H., & Atika Ismail, S. H. (2023). *Hukum Dagang*. Prenada Media.

17 Khumar, R. (2023). *Tanggung Jawab Perusahaan Layanan Pengiriman Atas Hilangnya Barang Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan*. *Dinamika*, 29(2), hlm.7682.

18 Nainggolan, N. B. M. (2024). *Analisis Hukum Atas Kelalaian Nahkoda Menyebabkan Kapal Terbakar Dan Mengakibatkan Penumpang Meninggal Dunia* (Studi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020) (Doctoral Dissertation, Magister Hukum, Universitas Islam Sumatera Utara).

19 Sirait, S. L. (2019). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen* (Studi Pt. Berlian Transtar Abadi Medan).

20 Kurniawati, R. D., & Nuraeni, Y. (2025). *Paradigma Baru Konsep Ganti Rugi dalam KUHP Baru (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023) serta Perbandingannya dengan Konsep Ganti Rugi dalam KUHPerdata*. *Proceedings Series on Social Sciences & Humanities*, 23, hlm.115.

21 KUHPerdata Pasal 1313.

perusahaan ekspedisi dapat dinilai melakukan wanprestasi, yaitu tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana tertuang dalam perjanjian²².

Pasal 1243 KUHPerdota menegaskan bahwa wanprestasi menimbulkan kewajiban bagi pihak yang lalai untuk membayar ganti kerugian, biaya, dan bunga²³. Hal ini berarti perusahaan ekspedisi sebagai pengangkut wajib mengganti kerugian konsumen baik berupa kehilangan barang maupun kerusakan yang dialami. Meskipun demikian, Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdota memberikan pengecualian apabila kelalaian atau wanprestasi tersebut timbul karena adanya keadaan memaksa (*force majeure*)²⁴.

c. Tanggung Jawab Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK)

Undang-Undang Perlindungan Konsumen memberikan jaminan yang lebih tegas mengenai posisi konsumen dalam transaksi barang dan jasa, termasuk dalam jasa pengangkutan laut²⁵. Pasal 19 ayat (1) UUPK menyatakan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan²⁶. Dengan ketentuan ini, perusahaan ekspedisi yang gagal mengantarkan barang akibat kapal tenggelam tetap memiliki kewajiban untuk memberikan kompensasi kepada konsumen.

Bentuk ganti rugi yang dapat diberikan meliputi pengembalian uang (*refund*), penggantian barang dengan yang sejenis atau setara nilainya, serta pemberian kompensasi lain sesuai dengan kesepakatan antar pihak ekspedisi dan konsumen²⁷. UUPK juga secara tegas melarang pelaku usaha untuk mencantumkan klausul baku yang membebaskan tanggung jawab, sebagaimana tertuang dalam Pasal 18²⁸. Klausul yang menyatakan bahwa perusahaan tidak bertanggung jawab apabila terjadi kerugian akibat kapal tenggelam dinyatakan batal demi hukum. Hal ini menunjukkan bahwa perlindungan terhadap konsumen berada pada prioritas utama dan tidak dapat digugurkan oleh alasan kontraktual sepihak dari pihak ekspedisi²⁹.

Pasal 19 UUPK menegaskan kewajiban pelaku usaha memberikan ganti rugi dalam bentuk pengembalian uang, penggantian barang sejenis atau setara nilainya, serta perawatan atau perbaikan barang. Dalam hal keterlambatan, kompensasi dapat berupa potongan biaya atau pengembalian sebagian ongkos angkut. Ganti rugi harus diberikan selambat-lambatnya tujuh hari setelah transaksi dibatalkan. Besaran ganti rugi ditentukan berdasarkan kerugian nyata yang dialami konsumen³⁰.

22 Dalimunthe, F. A. (2024). *Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999* (Doctoral Dissertation, Fakultas Hukum, Universitas Islam Sumatera Utara).

23 KUHPerdota Pasal 1243.

24 KUHPerdota Pasal 1244-1245.

25 UUPK No. 8 Tahun 1999 Pasal 19 ayat (1).

26 Kuntag, R. F. (2021). *Pertanggungjawaban Pelaku Usaha Terhadap Konsumen Yang Dirugikan Atas Kerusakan Barang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. *Lex Privatum*, 9(2).

27 Sugito, G. O., Salim, H. S., & Wagian, D. (2024). *Legal Protection for Consumers in E-Commerce Expeditions*. *Indonesian Journal of Law and Economics Review*, 19(1), hlm.10.

28 UUPK Pasal 18.

29 Pinantoan, T. (2024). *Analisis Yuridis Tentang Tanggung Jawab Owner Kapal dalam Terjadinya Kecelakaan Kapal* (Doctoral dissertation, Universitas Kristen Indonesia).

30 Novitasary, D. E. (2021). *Perlindungan Hukum Terhadap Sistem Pergantian Rugi Pengiriman Barang Di Jasa Ekspedisi PT. J&T Express*.

Agar hak konsumen dapat terlindungi dengan baik, mekanisme pemberian ganti rugi perlu dilaksanakan melalui tahapan yang jelas, yaitu³¹:

- a. Konsumen wajib melaporkan kerugian yang dialami kepada perusahaan ekspedisi dengan menyertakan bukti transaksi, bukti pengiriman, dan dokumen pendukung lain.
- b. Pihak ekspedisi berkewajiban melakukan verifikasi atas laporan kerugian untuk memastikan kebenaran klaim, termasuk penyebab musibah seperti tenggelamnya kapal.
- c. Setelah verifikasi, perusahaan bersama konsumen menentukan bentuk ganti rugi yang disepakati, apakah berupa pengembalian uang, penggantian barang, atau kompensasi lain.
- d. Perusahaan wajib menyelesaikan pembayaran atau pemberian kompensasi selambat-lambatnya tujuh hari kerja sejak kesepakatan tercapai, sebagaimana diatur dalam UUPK.
- e. Jika konsumen merasa dirugikan atau ganti rugi tidak dipenuhi, maka konsumen dapat mengajukan keberatan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau melalui jalur peradilan.

d. Tanggung Jawab Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
Undang-Undang Pelayaran sebagai regulasi khusus di bidang pelayaran memberikan pengaturan yang lebih spesifik mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan laut. Pasal 40 ayat (1) UU Pelayaran menegaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkutnya³². Hal ini berarti perusahaan ekspedisi berkewajiban menjamin keselamatan barang sejak diterima hingga sampai di pelabuhan tujuan.

Pasal 41 lebih lanjut menegaskan bahwa perusahaan wajib memberikan ganti kerugian apabila terbukti lalai dalam melaksanakan kewajiban tersebut. Tanggung jawab ini mencakup kewajiban membayar ganti rugi akibat kehilangan atau kerusakan barang, serta menyediakan mekanisme klaim ganti rugi yang dapat diakses oleh konsumen. Sistem ini menunjukkan bahwa perusahaan ekspedisi tidak hanya memiliki tanggung jawab moral, tetapi juga tanggung jawab hukum yang mengikat³³.

Pasal 40–41 UU No. 17 Tahun 2008 menegaskan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab penuh atas keselamatan barang yang diangkut. Jika terjadi kerugian akibat kelalaian, perusahaan wajib memberikan kompensasi berupa penggantian nilai barang, pengembalian ongkos angkut, atau pembayaran sejumlah uang yang dihitung berdasarkan nilai kerugian. UU ini juga melarang pencantuman klausul baku yang membatasi tanggung jawab pengangkut³⁴.

D. KESIMPULAN

31 Perdana, R. P., Fuad, F., & Munawar, S. (2021). *Implementasi Penyelesaian Sengketa Konsumen Oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen di Yogyakarta*. *Widya Pranata Hukum: Jurnal Kajian dan Penelitian Hukum*, 3(2), hlm.20.

32 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 40.

33 Ibid., Pasal 41

34 Karuntu, W. F., Panjaitan, H., & Widiarty, W. S. (2024). *Implementasi Hukum terhadap Kewajiban Ganti Rugi Perusahaan Kapal atas Barang dalam Insiden Kecelakaan Kapal Pengangkut: Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen*. *Journal of Mandalika Literature*, 5(3), hlm.642.

Kedudukan perusahaan ekspedisi dalam hukum pengangkutan laut memiliki posisi yang sangat penting karena ekspedisi tidak hanya bertindak sebagai pihak perantara, melainkan juga sebagai subjek hukum yang secara penuh bertanggungjawab terhadap keselamatan barang yang diangkut. Regulasi yang berlaku di Indonesia menegaskan hal ini secara konsisten. KUHD menyatakan bahwa barang yang diserahkan kepada ekspedisi harus dijaga keselamatannya sejak diterima hingga sampai di tangan penerima. KUHPerdara menempatkan perusahaan ekspedisi sebagai pihak yang memiliki kewajiban untuk memenuhi perjanjian pengangkutan, dan kegagalan untuk menyerahkan barang dianggap sebagai wanprestasi yang dapat menimbulkan tuntutan ganti rugi. UUPK memberikan perlindungan tambahan kepada konsumen dengan mewajibkan perusahaan untuk memberikan kompensasi dalam berbagai bentuk, serta secara tegas melarang klausul baku yang membebaskan tanggung jawab ekspedisi.

Tanggung jawab perusahaan ekspedisi meliputi kewajiban memberikan ganti rugi atas kerugian yang diderita konsumen, baik dalam bentuk kehilangan, kerusakan, maupun keterlambatan pengiriman barang. Bentuk ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang, penggantian barang dengan barang sejenis atau yang nilainya setara, pengembalian ongkos angkut, atau kompensasi lain yang disepakati bersama. Sistem hukum Indonesia menganut prinsip *presumption of liability*, yaitu perusahaan ekspedisi pada dasarnya dianggap bertanggung jawab sampai terbukti sebaliknya. Dengan demikian, beban pembuktian tidak berada pada konsumen, melainkan pada perusahaan yang harus menunjukkan bahwa kerugian yang terjadi semata-mata akibat keadaan kahar yang tidak dapat dihindari oleh kemampuan manusia maupun teknologi. Mekanisme ini memberikan keuntungan bagi konsumen, karena memastikan hak-haknya tetap terlindungi tanpa harus berjuang keras membuktikan kelalaian ekspedisi. Meskipun dalam praktik masih dijumpai hambatan, seperti lambatnya proses pemberian ganti rugi atau kesulitan akses ke mekanisme klaim, hukum tetap menegaskan bahwa tanggung jawab perusahaan ekspedisi bersifat mutlak dalam hubungan kontraktual, kecuali dalam keadaan kahar. Oleh karena itu, tanggung jawab ekspedisi bukan hanya sekadar kewajiban moral, tetapi juga kewajiban hukum yang mengikat dan harus dipenuhi demi tercapainya keadilan serta perlindungan bagi konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung. 2013. hlm. 12.
- Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2007. hlm. 39-40.
- H.M. Hudi Asori S. *Mengenai Hukum Pengangkutan Udara*. Kreasi wacana, Yogyakarta. 2010. hlm. 41.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Cett.16, Kencana, Jakarta, 2021. Hlm.60.
- Rhita Tilla Zakiyyah, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia*, UII Press, Yogyakarta, 2020. Hlm 62

- Serlika Aprita, S. H., & Atika Ismail, S. H. (2023). *Hukum Dagang*. Prenada Media. Siahaan N.H.T. *Hukum Konsumen Perlindungan Konsumen dan Tanggungjawab Produk*. Samitra Media Utama, Bogor. 2005. hlm. 84.
- Sjahdeini, Sultan Remy, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2011. Hlm 2
- Soerjono Soekanto, *Hukum Dagang Laut Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, 1986. Hlm 55
- Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia pada Akhir Abad Ke-20*, Alumni, Bandung, 2006. Hlm 152-152
- Zulham. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Prenada Media, Jakarta. 2017. hlm. 16.
- Dalimunthe, F. A. (2024). *Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999* (Doctoral Dissertation, Fakultas Hukum, Universitas Islam Sumatera Utara).
- Intan, N., Nur, J., Sanib, S. S., Ukkas, J., & Putra, S. A. (2023). *Tanggung Jawab Pihak Pengirim Atas Tenggalamnya Km Sinar Baru Dalam Pengangkut Barang Di Perairan Kepulauan Wakatobi*. *Lakidende Law Review*, 2(3), 557-567.
- John Doe, *The Evolution of Marine Propulsion : From Steam to Diesel*, *International Journal of Maritime History*, Vol 12, No 2. Desember 2000. Hlm 47-50
- Khumar, R. (2023). *Tanggung Jawab Perusahaan Layanan Pengiriman Atas Hilangnya Barang Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan*. *Dinamika*, 29(2), 7682-7700.
- Kusumadewi, Y., & Sharon, G. (2022). *Hukum Perlindungan Konsumen*.
- Louis Adi Putra. *Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*. Skripsi Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Univeristas Hasanudin, Makassar. 2013. hlm. 15.
- Massie, E. N. E. (2021). *Tanggung jawab perusahaan ekspedisi muatan kapal laut atas kerusakan dan kehilangan barang dengan menggunakan transportasi laut*. *Lex Privatum*, 9(3).
- Mohammad Rizky Fatulloh.. *Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkutan Barang Melalui Laut Terhadap Rusaknya Objek Yang Diperjanjikan (Studi Kasus PT.A)*, Jakarta, 2013. (Skripsi, Prodi Ilmu Hukum Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta).
- Montolalu, J. G. (2025). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut*. *Lex Privatum*, 14(5).
- Nandi Afnendy.. *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Ekspedisi Barang (Studi Kasus di PT Baraka Sarana Tama Ekspres Cabang Bogor)*, Semarang, 2020 (Skripsi, Universitas Sultan Agung).
- Sirait, S. L. (2019). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Pt. Berlian*

Transtar Abadi Medan).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 468 ayat (1). Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1313.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 40 ayat (1).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 4.