

**PERTANGGUNGJAWABAN ATAS KERUGIAN
YANG TERJADI DALAM PENGANGKUTAN DI
LAUT MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 17
TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN¹**

Oleh : Fransiskus Desales Jeri Ledé²

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian yaitu untuk mengetahui bagaimanakah prinsip-prinsip yang berlaku dalam pengangkutan di laut dan bagaimanakah tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang terjadi dalam pengangkutan di laut menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan bahwa: 1. Dalam proses pengangkutan di laut terdapat beberapa prinsip, yakni Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), dan Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute / strict liability*). 2. Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang diwujudkan melalui pemberian ganti rugi sesuai dengan pasal 477 KUHD dan Pengaturan khusus dalam UU No. 17 Th. 2008 Tentang Pelayaran, merupakan bentuk perlindungan hukum secara normatif untuk melindungi pengirim atau penerima barang dalam pengangkutan laut.

Kata kunci: pengangkutan di laut; pelayan;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Persoalan yang sering terjadi dalam pengangkutan di laut adalah terjadinya kerugian yang diakibatkan oleh rusaknya atau hilangnya barang angkutan yang diakibatkan oleh kelalaian pihak pengangkut, bahkan juga hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penumpang menjadi persoalan yang membutuhkan pengaturan secara yuridis. Dalam hal ini pihak pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan keamanan barang yang diangkutnya sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah diatur

sesuai dengan sumber hukum pengaturan pengangkutan laut.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimanakah prinsip-prinsip yang berlaku dalam pengangkutan di laut ?
2. Bagaimanakah tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang terjadi dalam pengangkutan di laut menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 ?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis normative.

PEMBAHASAN

A. Prinsip-Prinsip Yang Berlaku Dalam Pengangkutan di Laut

1. Prinsip-prinsip umum Tanggung Jawab

Secara umum dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkut, yaitu sebagai berikut:

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liabilitybased on fault principle*).
2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).³

Ketiga prinsip pertanggungjawaban pengangkut tersebut di atas, dapat diuraikan sebagai berikut :

Pertama, Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atauliability based on fault principle*), dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkutan di dasarnya didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan Pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*). Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain:

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing: Harold Anis, SH, MSi, MH; Hendrik Somprotan, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 15071101374

³ Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta Raja Grafindo Persada, Bandung, h.146.

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

Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena sahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.⁴

Maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut:

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara.
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdara
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1367 KUHPerdara.

Makna dari perbuatan melawan hukum, tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Penetapan ketentuan Pasal 1365 BW ini memberi kebebasan kepada penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat, sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab hukum pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Kedua, yaitu prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat

membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hamper sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu terletak 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. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu".

Prinsip yang *Ketiga*, prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggung jawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada.

Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab hukum dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur.

Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan

⁴ Munir Fuady, 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 3.

risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.⁵

Sebagaimana yang telah diuraikan dalam bagian sebelumnya tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.⁶ Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang yang berbentuk badan usaha. 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 ketiga.⁷

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.⁸

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang 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

⁵ Abdulkadir Muhammad, *op cit*, h.41.

⁶ Khairunnisa, 2008, *Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Medan: Pasca Sarjana Universitas Sumatra Utara, Hlm. 4.

⁷ Tjakranegara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Renika Cipta, Hlm. 15.

⁸ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: PT. Raja Grafindo, Hlm. 168.

yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.

2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Laut

Berkaitan dengan pengangkutan di laut, maka dalam hukum pengangkutan 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 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan "(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)".

Selain itu, KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Dalam ketentuan pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu,

"Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya."

Dengan demikian jelas bahwa dalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan

dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.⁹

b. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan
(*Base on Fault or Negligence*)

Menurut 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 tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat (2).¹⁰

c. 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. Prinsip ini dapat dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu di bebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihakpihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.¹¹

d. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut
(*Limitation of Libelity*)

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.¹²

e. *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 mempertanggung jawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip yang kedua, prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang

⁹ Abdulkadir Muhammad, *Loc. Cit.*, Hlm. 48.

¹⁰ *Ibid*, Hlm. 43.

¹¹ *Ibid*, Hlm. 49.

¹² Djafar Al Bram, 2011, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (BUKU II) Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, dan Incoterm*, Jakarta: PKIH FH-UP, Hlm. 58.

sangat terbatas. Contoh dari penerapan prinsip ini adalah pada hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin atau bagasi tangan, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya. Pihak yang dibebankan untuk membuktikan kesalahan itu ada pada konsumen.

Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang 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.¹³

B. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerugian Yang Terjadi Dalam Pengangkutan di Laut Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni, majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut Subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan dalam penanjan pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau Koordinasi (*geeoordineerd*). Menurut Purwosutjipto[6]¹⁴ sistem hukum indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan itu secara tertulis, cukup dengan lisan saja, asal ada persetujuan kehendak atau konsensus.

Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 Angka 3, 4 dan 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Pada Pasal 1 Angka 4 dan 5 disebutkan bahwa Angkutan

Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya, sedangkan 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.¹⁵

Tanggung Jawab pengangkut dalam pengangkutan barang dan penumpang angkutan laut pelayaran niaga dalam praktek/kebiasaan terdapat dua macam:¹⁶

- a. *From tackle to tackle* : artinya tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan/penumpang dilepas di lambung kapal pelabuhan muat berakhir hingga pelabuhan tujuan.
- b. *From warehouse to warehouse* : artinya tanggung jawab pengangkutan diawali semenjak barang masuk gudang shipping company pelabuhan muat berakhir hingga gudang shipping company di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim/pemilik.

Menjalankan kewajibannya pengangkut bertanggung jawab atas sesuatu hal yang menimpa barang muatan, apakah barang yang diangkut diperhitungkan menurut berat, volume maupun nilai. Oleh karena itu menurut ketentuan Pasal 469 KUHD yang berbunyi “ Untuk dicuri atau hilangnya barang bernilai/valuable goods dan barang yang mudah rusak atau mendapatkan kerusakan menjadi tanggung jawabnya. Sebab itulah ia menerima jasa angkutan sebagai imbalan prestasinya.” Terkecuali tidaklah si pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya melainkan apabila tentang sifat dan barang itu tidak diberitahukan pengangkut secara wajar.

Pengecualian pada pasal 468, 469 KUHD tersebut di atas dimasukkan dalam ketentuan Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara yang mengenai persetujuan pada umumnya.¹⁷

¹³ Imam Musjab, 2010, *Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan*, <http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/>, Di Akses Pada Tanggal 20 November 2016 Pada Pukul 20.42 WITA.

¹⁴ H.M.N. Purwosutjipto, S.H, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*, Jilid 3, Cetakan ke-2, Penerbit Djambatan, Jakarta., ha., 23

¹⁵ Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, LN RI Tahun 2008 Nomor 64, TLN RI Nomor 4849, Pasal 1 Angka 3, 4 dan 5.

¹⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm 165-166

¹⁷ Ibid, hlm 166

1. Jika ada alasan yang sah untuk tidak dapat dihukum membayar ganti rugi, karena tidak dipenuhinya suatu janji, yang dapat dibuktikan karena suatu hal tidak dapat terduga, dimana pengangkut menunjukkan sikap itikad baik yang membuktikan pertanggungjawaban (Pasal 1244 KUHPerdata)
2. Tidak dapat diganti segala rugi biaya dan bunga oleh sebab *overmacht*, dengan perhitungan seluruhnya karena keadaan memaksa disebabkan kejadian itu yang tidak terduga sebelumnya (pasal 1245 KUHPerdata).

Ketentuan lain yang harus benar-benar diperhatikan pihak pengangkut ialah penyediaan kapal harus layak laut yaitu melengkapi kebutuhan dan perlengkapan dan perawatan, perawakan dan persediaan tersebut di atas sebagaimana diminta oleh pasal 3 ayat 1 *the hague rule* juncto Pasal 470 ayat 1 KUHD dan kewajiban lain menurut hukum kebiasaan menjaga kebersihan ruangan dan muatan dengan cukup ventilasi, cold storage, bebas dari gangguan hama, penyusunan dan penyimpanan barang yang diangkut diperlukan bagi barang dan muatan.¹⁸

Tanggung Jawab Pengangkut Pada Barang Bagasi penumpang Pengangkutan laut hanya mengenal istilah barang muatan. Pengaturan tentang tanggung jawab pada barang bagasi sendiri bentuknya ialah bagian dari perjanjian tambahan. Perjanjian tambahan ini mengacu pada pengaturan tanggung jawab pengangkut udara pada barang bagasi. Tanggung jawab maskapai penerbangan dalam bagasi yang rusak maupun hilang sudah jelas diatur dalam Pasal 144 yaitu "pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat dalam pengawasan pengangkut".¹⁹

Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal dari adanya perikatan yang melahirkan

hak dan kewajiban. Menurut ketentuan Pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan undang-undang. Perikatan yang bersumber dari undang-undang terbagi lagi menjadi 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.

Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan. Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Kemudian, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah menjamin hak-hak penumpang untuk mengharuskan tiap pengangkut hanya boleh mengangkut penumpang sesuai dengan jumlah penerimaan dan kapasitas muatan kapal.

Tanggung jawab perusahaan angkutan laut di perairan diatur di dalam Pasal 40 sampai dengan Pasal 43 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Selain itu, perusahaan angkutan di perairan juga wajib bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian/kontrak pengangkutan yang telah disepakati.²⁰

Berdasarkan pasal 40 Undang-Undang Pelayaran Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang

¹⁸ Ibid, hlm 166-167

¹⁹ Yulius Addy Agus Wijayanto, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Bagasi Penumpang Yang Hilang Atau Rusak*, Fakultas Hukum Universitas Udayana, hlm 4

²⁰ Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Penerbit Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 183.

diangkutnya sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau perjanjian yang telah disepakati. Kemudian pada pasal 41 kembali dijelaskan bahwa tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud pada pasal 40 sebagai akibat dari pengoperasian kapal berupa kematian, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, Keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut atau kerugian dari pihak ketiga. Sehingga berdasarkan pada ketentuan pasal 40 tersebut pihak pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab terkecuali jika pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka pihak pengangkut dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya dari tanggung jawabnya.

Dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga menyatakan bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
- d. kerugian pihak ketiga.

Akan tetapi, jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian dalam Pasal 41 ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya sebagaimana dalam Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran.

Tanggung jawab pengangkut atau nahkoda yang mewakilinya berlangsung sejak penumpang naik ke kapal dan berakhir setelah penumpang turun dari kapal.²¹ Pada pengangkutan barang, tanggung jawab itu berlangsung sejak barang diterima oleh pengangkut dan berakhir pada saat penyerahan kepada penerima.

Pasal 1 huruf (e) *the hague rules 1924*, yaitu Konvensi Internasional tentang Pengangkutan

di Laut menentukan: "*carriage of goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship*" yang artinya pengangkutan barang meliputi jangka waktu sejak saat barang dimuat di atas kapal sampai dengan saat barang dibongkar dari kapal. Kata-kata "dimuat di atas kapal" menunjuk kepada pelabuhan pemuatan, sedangkan kata-kata "dibongkar dari kapal" menunjuk kepada pelabuhan pembongkaran. Dengan demikian, tanggung jawab pengangkut berlangsung sejak kapal di pelabuhan pembongkaran. Jadi, tempat penerimaan dan tempat penyerahan barang lebih jelas dan tegas jika dibandingkan dengan ketentuan pasal dalam KUHD Indonesia.

Perusahaan pengangkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam kontrak atau perjanjian pengangkutan. Kontrak atau perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Dokumen pengangkutan yang diterbitkan oleh pengangkut merupakan bukti imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya pengangkutan.²²

Perusahaan pengangkutan di perairan juga bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang bawaan yang diangkutnya sejak saat dia naik ke kapal sampai saat turun dari kapal. Perusahaan pengangkutan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau kontrak pengangkutan yang disepakati.²³

Pasal 468 KUHD menyebutkan bahwa tanggung jawab si pengangkut antara lain: (ayat 1) "Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut. (ayat 2) "Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi

²¹ Lihat Pasal 522 Ayat (1) Kitab Undang-undang Dagang (KUHD).

²² Lihat Pasal 38 undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

²³ Lihat Pasal 40.

disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.” (ayat 3)“Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut.”

Oleh karena dalam ayat 2 disebutkan tidak dapat dicegah maupun dihindarkan secara layak, maka harus dipertimbangkan apakah kerugian-kerugian yang diderita tadi atas barang-barang yang bersangkutan dapat dicegah atau dihindarkan atau tidak menurut daya kemampuan si pengangkut.

Umpamanya selama perjalanan timbul angin topan dan air laut masuk dalam ruangan tempat penyimpanan barang-barang. Setelah cuaca terang kembali ternyata pompa untuk mengeluarkan air tidak bekerja dan tidak pula dapat diperbaiki, karena semua onderdil hilang karena angin topan tadi.

Dalam hal ini sudah terang barang-barang yang bersangkutan akan rusak kemasukan air laut, tetapi si pengangkut tidak dapat dituntut, karena ia tidak dapat menghindari kerusakan tadi, walaupun sudah cukup daya upayanya. Oleh karena perkataan "secara layak" maka pertanggungjawaban si pengangkut tergantung daripada kejadian yang tidak dapat dipastikan terlebih dahulu, sehingga merupakan pertanggungjawaban secara relatif. Relatif karena tergantung dari keadaan sehingga tidak dapat ditentukan atau diperhitungkan dari semula.²⁴

Berlainan dengan ayat 3 yang merupakan suatu pertanggungan secara mutlak. Sebelum si pengangkut mempekerjakan orang-orang ia wajib menyelidiki kepandaian dan kecakapan orang itu dan sebelum mempergunakan suatu alat pengangkut wajiblah ia meneliti terlebih dahulu apakah alat itu dapat dipergunakan untuk maksud pengangkutan atau tidak.

Selain itu, pengangkut bertanggung jawab terhadap segala perbuatan mereka yang dipekerjakan untuk kepentingan pengangkutan dan terhadap segala alat yang digunakan pada pengangkutan.²⁵ Namun, pengangkut hanya

bertanggung jawab terhadap pencurian dan kehilangan emas, perak, permata, dan barang berharga lainnya; uang dan surat berharga; serta terhadap kerusakan barang berharga yang mudah rusak apabila sifat dan harga barang-barang tersebut diberitahukan kepada pengangkut sebelum atau pada saat penerimaan.²⁶

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

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

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat didalam pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut.

Untuk mengatur kewajiban dan tanggung jawab dari perusahaan pelayaran dibuatlah perjanjian internasional. Adapun perjanjian tersebut adalah :

- *The Hague Rules 1924.*

²⁴ Lihat, *Bahan Ajar Hukum Maritim dan Transportasi*, Fakultas Hukum Unsrat, 2007, hal. 56.

²⁵ Lihat Pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang

(KUHD)

²⁶ Lihat Pasal 469.

Menurut The Hague Rules 1924, pertanggung jawaban pengangkut seperti yang terdapat pada article 1 (2) yang berbunyi “*Carriage of the goods covers the period from the time goods are loaded on to the time they are discharge from the ship*”

Jadi pertanggung jawaban pengangkut, menurut The Hague Rules 1924 adalah, sejak saat barang dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka pertanggung jawaban pengangkut itu berakhir sejak barang dibongkar dan diserahkan dekat kapal (*delivery of goods alongside the ship*) seperti yang terlihat dalam kalimat “... from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharge from the ship”.

Hamburg Rules 1978 (The United Nations Convention For The Carriage Of Goods By Sea). Dalam The Hamburg Rules 1978, mengenai pertanggung jawaban pengangkut dirumuskan lebih terperinci. Hal ini dapat ditemukan dalam article 4 (Period of Responsibility). Article 4 (1) : “*the responsibility of the carrier for the goods under this convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge*” (Tanggung jawab pengangkut untuk barang-barang di bawah konvensi ini mencakup periode di mana pengangkut bertanggung jawab atas barang-barang di pelabuhan pemuatan, selama pengangkutan dan di pelabuhan pengosongan)

Dalam pasal ini dijelaskan bahwa, batas pertanggung jawaban pengangkut adalah pada saat berada dibawah penguasaannya di pelabuhan pemuatan, Selama berlangsungnya pengangkutan dan di pelabuhan pembongkaran.

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

The Hamburg Rules 1978 yang ditemukan didalam article 4, menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan

pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (period of responsibility of the carrier) dalam The Hamburg Rules 1978 adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut.²⁷

Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477.

Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu :

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault principle)
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle)
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, absolute atau strict liability principle)

Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian diatas, maka dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle) bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan pasal 41 ayat (2) UU No.17 tahun 2008. Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkan barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya

²⁷ Hasnil Basri Siregar, Op. Cit, halaman 40

barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkan, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkan barang tadi.”

Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan dengan dokumen-dokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dalam proses pengangkutan di laut terdapat beberapa prinsip, yakni Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault liability), Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability), dan Prinsip tanggung jawab mutlak (absolute / strict liability).
2. Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang diwujudkan melalui pemberian ganti rugi sesuai dengan pasal 477 KUHD dan Pengaturan khusus dalam UU No. 17 Th. 2008 Tentang Pelayaran, merupakan bentuk perlindungan hukum secara normatif untuk melindungi pengirim atau penerima barang dalam pengangkutan laut.

B. Saran

Berdasarkan pada prinsip tanggung jawab yang ada, maka terhadap barang/kargo, sebaiknya pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya kecuali apabila dalam beberapa hal dapat dibuktikan kerugian yang dialami oleh pemilik kargo tersebut disebabkan oleh cacat bawaan dari barang atau kargo tersebut, kualitas atau sifat buruk dari kargo, misalnya barang makanan yang cepat busuk; kargo tersebut tidak sempurna dalam pengepakan oleh pengirim.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991
- , *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008
- Anonim, 2011, *Klasifikasi Pengangkutan*, <http://digilib.unila.ac.id/10557/15/BAB%20II>. Di Akses Desember 2018.
- Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2009
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008
- Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (BUKU II) Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, dan Incoterm*, Jakarta: PKIH FH-UP, 2011
- Setiawan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, 2012
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003
- H.K. Martono, *Hukum Angkutan Udara, Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010
- H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta
- Henry Campbell Black, , Revised Fourt Edition. St. Paul Minn, West Publisher Co, 214.
- Imam Musjab, *Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan*, <http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/>, 2010
- Katherine Ruth Ulibasa Hutasoit, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Udara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kehilangan Barang* (Studi Pada PT Sriwijaya Airlines) Fakultas Hukum Universitas Lampung Bandar Lampung, 2016
- Khairunnisa, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana, Medan, 2008
- Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Penerbit Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011

- Masyhur Efendi, *Dimensi / Dinamika Hak Asasi Manusia Dalam Hukum Nasional Dan Internasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994
- Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003
- Purwosutjipto, *Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003
- Purwosutjipto, H.M.N., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 3, Hukum Pengangkutan*. Jakarta, Djambatan, 2003
- Peter Salim, *Contemporary English-Indonesian Dictionary, Edisi Pertama*, Modern English Press, Jakarta, 1985
- Ridwan Khairandy dkk., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia, Jilid 1*, Gama Media, Yogyakarta, 1999
- R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta : Dian Rakyat, 1969
- Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006
- Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, Jakarta: PT. Prestasi Pustaka, 2012
- Sendy Anantyo, dkk, *Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut)* , Semarang: Diponegoro Law Review, 2012
- Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, Penerbit PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012
- Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, 2007
- Soejono dan Abdurrahman, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Asdi Mahasatya, 2003