

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ATAS MUSNAHNYA BARANG
AKIBAT TENGSELAMNYA KAPAL KLM PULAU BONTONG
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN (STUDI KASUS: PUTUSAN NOMOR
804/Pdt.G/2017/PN JKT.SEL)**

Noviana Annisa

(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)
(e-mail: n.annisanov@gmail.com)

Dr. Dra. Siti Nurbaiti, S.H., M.H.

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum
Universitas Trisakti, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Doktor
(Dr.) pada Fakultas Hukum Universitas Trisakti)
(e-mail: nurbaiti_05092000@yahoo.com)

Abstract

In marine transportation activities there are several things that must be considered by carriers before sailing. One of them is the issue of the Port Clearance issued by Syahbandar as one of the proofs that the ship is seaworthy. However, the carrier does not pay attention to the feasibility of the ship to sail which will cause a ship accident. The main problem is the issue of responsibility that transports the KLM Pulau Bonrong ship to the goods transported. Researchers discuss problems by using normative legal research methods and using laws, as well as asking questions and asking for conceptual. Research data shows that KLM Pulau Bontong transporters must be responsible to the sender for the good they carry are not safe until the destination of the KLM Pulau Bontong ship accident in Pulau Seraya. The carrier is responsible for the accident by providing compensation for the assistance of goods worth the loss suffered.

Keyword: Marine Accident, Port Clearance, Seaworthiness.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia disebut sebagai negara maritim karena mempunyai 34 provinsi dengan total luas wilayah 7,81 juta km² yang mana luas wilayah lautan lebih besar dibandingkan dengan luas wilayah daratan.¹⁾ Berbagai pulau-pulau dari Sabang sampai Marauke mempunyai keunikah tersendiri dimana tidak semua pulau dapat dijangkau melalui transportasi udara,

¹⁾ Akhyari Hananto, "Yuk, kenali 10 fakta menarik tentang lautan Indonesia", <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2018/11/10/yuk-kenali-10-fakta-menarik-tentang-lautan-indonesia> (diakses pada 5 Januari 2020, pukul 14:42)

sehingga satu-satunya sarana transportasi yang dapat digunakan untuk menjangkau pulau-pulau tersebut adalah dengan menggunakan transportasi laut.²⁾ Kegiatan pengangkutan laut dilakukan dengan menggunakan kapal untuk mengantar orang atau barang sampai tujuan dengan selamat. Sebelum melakukan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, terlebih dahulu pihak-pihak yang berkepentingan, yaitu pengirim barang dan pengangkut mengadakan suatu perjanjian pengangkutan laut, bukti adanya perjanjian tersebut adalah diterbitkannya konosemen atau *bill of lading*.³⁾

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, terdapat beberapa resiko, baik karena faktor alam maupun faktor kesalahan manusia yang dapat mengakibatkan barang yang diangkut musnah, hilang, atau rusak sehingga menyebabkan barang tersebut berkurang nilainya.⁴⁾

Salah satu contoh kasus adalah tenggelamnya kapal pengangkutan barang, yaitu kapal KLM Pulau Bontong. Dalam Putusan Nomor 804/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Sel diharuskan PT Bintang Laut Sejahtera membayar ganti kerugian yang dialami oleh Kui Kiong atas dasar perjanjian pengangkutan. Pada tanggal 21 April 2017 Kui Kiong selaku pihak pengirim barang mengadakan perjanjian pengangkutan barang dengan PT Bintang Laut Sejahtera dengan menggunakan kapal KLM Pulau Bontong. Barang yang dikirim oleh Kui Kiong berupa selimut 80 BAL dengan total nilai barang seharga Rp.343.440.000 (tiga ratus empat puluh tiga juta empat ratus empat puluh ribu rupiah). Barang tersebut dikirim dari Pelabuhan Batam menuju Tembilahan. Namun, pada tanggal 22 April 2017 kapal KLM Pulau Bontong mengalami kecelakaan di Pulau Seraya yang disampaikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan melalui Kantor Pelabuhan Batam yang menerbitkan Berita Acara Laka Laut kapal KLM Pulau Bontong.

²⁾ Hari Utomo, “*siapa yang bertanggung jawab menurut hokum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident)*”, Vol. 14 No. 01, 2017, hal. 57.

³⁾ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan ke-4 (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008), hal. 159.

⁴⁾ Djafat Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-2 (Jakarta: PIKH FHUP, 2011), hal. 60.

Akibat kecelakaan kapal KLM Pulau Bontong, Kui Kiong mengalami kerugian total karena tidak ada barang yang dapat diselamatkan akibat kecelakaan tersebut. Setelah dilakukan investigasi mengenai penyebab kecelakaan kapal KLM Pulau Bontong ditemukan bahwa Surat Persetujuan Berlayar milik kapal KLM Pulau Bontong adalah illegal karena tidak teregistrasi pada Kantor Pelabuhan Batam, maka seharusnya kapal KLM Pulau Bontong tidak berlayar karena Surat Persetujuan Berlayar dikeluarkan setelah kapal memenuhi kelaiklautan kapal.

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut atas musnahnya barang akibat tenggelamnya kapal laut, maka penulis tertarik untuk mengangkatnya dalam skripsi yang berjudul “Tanggung jawab pengangkut atas musnahnya barang akibat tenggelamnya kapal laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt.G/2017/PN Jkt.Sel)”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan alasan yang dikemukakan dalam latar belakang, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah tanggung jawab Pengangkut KLM Pulau Bontong terhadap musnahnya barang yang diangkut menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Apakah Putusan Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor 804/Pdt.G/2017/PN Jkt.Sel telah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum dalam penulisan ini adalah :

1. Tipe penelitian Metode penelitian yang penulis gunakan adalah metode penelitian hukum normatif atau metode penelitian kepustakaan.⁵⁾
2. Sifat Penelitian

⁵⁾ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cetakan ke-11, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hal. 90.

Sifat penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah deskriptif.⁶⁾ Untuk penelitian di dalam ilmu yang bersifat deskriptif diperlukan data untuk membuktikan kebenaran hipotesis. Setelah data diperoleh, data tersebut akan dianalisis. Analisis data dapat dilakukan secara kualitatif atau kuantitatif.

3. Jenis dan Sumber data

Jenis data yang digunakan oleh Penulis yaitu data Sekunder. Sumber data yang digunakan oleh Penulis adalah:

- a. Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang sifatnya mengikat, dalam hal ini adalah peraturan perundang-undangan. Ketentuan peraturan yang berkaitan dengan proposal ini adalah:
 - 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - 3) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - 4) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
 - 5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM.1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
 - 6) Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor 804/Pdt.G/2017/PN Jkt.Sel
- b. Bahan Hukum Sekunder yang berupa buku-buku, artikel, dan jurnal-jurnal dengan topik referensi penulisan masalah.⁷⁾
- c. Bahan non-hukum yaitu Kamus Besar Bahasa Indonesia, dan Wawancara dengan para pihak terkait.

⁶⁾ *Ibid.*, hal. 59..

⁷⁾ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cetakan ke-11, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hal. 196.

2. Teknik Pengumpulan Data berupa Pengumpulan bahan-bahan dengan melakukan studi kepustakaan yaitu mengumpulkan bahan dengan membaca dan mempelajari referensi kepustakaan dan melakukan wawancara dengan ahli hukum;
3. Teknik Pengolahan Data di dalam penelitian hukum normatif, pengolahan bahan berwujud kegiatan untuk mengadakan sistematisasi terhadap bahan-bahan tertulis dengan melakukan klasifikasi menurut penggolongan bahan hukum dan menyusun data hasil penelitian secara sistematis dan logis
4. Teknik Analisis Data Penulis menggunakan pendekatan-pendekatan agar dapat menjawab setiap pokok permasalahan, yaitu dengan pendekatan undang-undang (*statue approach*). Pendekatan undang-undang adalah pendekatan yang dilakukan dengan “menggunakan legislasi dan regulasi”.⁸⁾ Serta menggunakan pendekatan kasus (*case approach*) yang harus memahami *ratio decidendi* yaitu alasan-alasan hukum yang digunakan oleh hakim sampai kepada putusannya.

II. PEMBAHASAN

A. Persyaratan yang harus dilakukan sebelum kapal berlayar

Kapal yang akan berlayar ke laut, sebelumnya terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan oleh pengangkut, seperti pada tubuh kapal, alat-alat perlengkapan kapal, awak kapal, dan yang terpenting mengenai *sea-worthiness* kapal itu sendiri. Hal ini dilakukan supaya menghindari bahaya yang akan terjadi di tengah samudra raya, sehingga kapal dapat selamat sampai tujuan.⁹⁾ Terdapat hal-hal yang harus diperhatikan sebelum kapal berlayar, yaitu:¹⁰⁾

1. Membersihkan ruangan kapal

⁸⁾ Ibid., hal.137

⁹⁾ Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, (Jakarta: PT Bina Aksara, 1982), hal. 155.

¹⁰⁾ Ibid., hal 156-158.

Setelah kapal sampai ditempat tujuan maka pengangkut harus segera membersihkan ruangan kapal dari sisa karat, sisa minyak, dan sisa dari muatan sebelumnya. Apabila ruangan tidak dibersihkan, maka akan merusak muatan yang akan diangkut setelahnya.

2. Melakukan penelitian terlebih dahulu terhadap muatan

Muatan yang akan diangkut ke dalam kapal, maka pengangkut diharuskan untuk meneliti muatan tersebut, apabila ditemukan bahwa muatan tersebut dibungkus dengan tidak sempurna sehingga tidak memenuhi persyaratan yang berlaku, maka pegawai kantor maskapai pelayaran mencatat *Mate's Receipt* (resi mualim) dalam konosemen yang akan dijadikan sebagai bukti.

3. *Dunnage*

Dunnage merupakan alat yang digunakan untuk melindungi muatan supaya muatan tidak rusak, lengket, atau bercampur bau dengan muatan lainnya. Semua peralatan untuk keperluan *dunnage* ini haruslah dalam keadaan yang baik dan kering. Apabila pengangkut tidak memberikan *dunnage* yang layak sehingga menimbulkan kerusakan pada muatan yang diangkut, maka pengangkut harus bertanggung jawab atas kerusakan muatan tersebut.

4. *Storage* di dalam kapal (penyusunan barang muatan di kapal)

Setelah muatan telah disusun di dalam kapal, maka dicatat *draught*-nya (surat kapal) dan *clear side* dari kapal untuk mengetahui apakah muatan yang diangkut ke dalam kapal telah sesuai dengan kapasitas daya tampung kapal tersebut atau *dead weight capacity*. Apabila muatan yang diangkut melebihi kapasitas daya tampung kapal yang melewati garis batas *load line*, maka dapat dikenakan denda oleh syahbandar.

Selain 4 hal tersebut diatas, yang harus diperhatikan oleh pengangkut adalah kapal kargo tersebut harus memenuhi persyaratan keselamatan berlayar. Kapal kargo tersebut harus diperiksa dan diuji badan klasifikasi nasional, apabila kapal tersebut telah memenuhi persyaratan keselamatan

berlayar, maka badan klasifikasi nasional melaporkannya kepada Menteri, setelah mendapat laporan tersebut lalu Menteri mengeluarkan sertifikat keselamatan, sertifikat tersebut terdiri dari:¹¹⁾

1. Sertifikat keselamatan untuk kapal penumpang;
2. Sertifikat keselamatan untuk kapal barang;
3. Sertifikat kelaikan dan pengawakan untuk kapal penangkap ikan.

Selanjutnya untuk kapal yang telah mempunyai sertifikat keselamatan akan selalu dilakukan pengujian sekala berkala secara terus menerus hingga kapal tidak akan digunakan lagi untuk berlayar, oleh sebab itu pengangkut wajib memelihara kapal supaya kapal tersebut tidak rusak yang dapat berakibat pada pencabutan sertifikat keselamatan kapal.¹²⁾

Terdapat dua unsur yang wajib dipenuhi dalam keselamatan berlayar, yaitu kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Mengenai Kelaiklautan kapal kargo hanya dapat dibuktikan apabila kapal mempunyai sertifikat dan surat kapal, oleh karena itu agar kapal laik laut, maka kapal wajib memenuhi unsur:¹³⁾

1. Unsur mengenai keselamatan bagi kapal
2. Unsur mengenai kapal tersebut harus bebas dari pencemaran
3. Unsur mengenai kapal tersebut mempunyai awak kapal ketika berlayar
4. Unsur mengenai pemuatan kapal dan garis muat
5. Unsur mengenai selamatnya penumpang serta awak kapal sejahtera
6. Unsur mengenai status hukum yang dimiliki kapal tersebut
7. Unsur mengenai manajemen keselamatan kapal dan kapal harus terbebas melakukan pencemaran
8. Unsur mengenai manajemen keselamatan bagi kapal

Setelah kapal mempunyai sertifikat kelaiklautan kapal, maka kapal tersebut dibolehkan berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan

¹¹⁾ Indonesia, *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64), Pasal 126 ayat (2).

¹²⁾ *Ibid.*, Pasal 126 ayat (4).

¹³⁾ *Ibid.*, Pasal 117 ayat (2).

tertentu.¹⁴⁾ Akan tetapi sebelum kapal meninggalkan pelabuhan untuk berlayar, syahbandar harus memeriksa kapal tersebut, apakah kapal tersebut dinyatakan telah siap untuk berlayar atau tidak, apabila kapal dinyatakan siap untuk berlayar maka syahbandar mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar yang hanya berlaku untuk 1 kali pelayaran. Setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan wajib mempunyai Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar pelabuhan setempat.¹⁵⁾

Apabila kapal yang telah diberikan Surat Persetujuan Berlayar yang diberikan oleh syahbandar namun kapal tersebut tidak dapat segera meninggalkan pelabuhan akibat beberapa faktor seperti cuaca yang buruk atau karena nakhoda tidak dapat berlayar, maka pengangkut, pemilik kapal atau operator kapal dapat menyampaikan permohonan tertulis ditundanya kapal untuk berlayar kepada syahbandar.¹⁶⁾

B. Uraian dan penjelasan kasus

Pada tanggal 21 April 2017 Kui Kiong mengirimkan barangnya yang berupa selimut 87 BAL dengan harga nilai barang Rp. 343.440.000,- (tiga ratus empat puluh tiga ratus empat puluh ribu rupiah) dengan menggunakan jasa pengangkutan barang melalui laut yaitu PT Bintang Laut Sejahtera, barang milik Kui Kiong tersebut dikirim dari Pelabuhan Batam menuju Tembilahan dan Kota Padang dengan menggunakan kapal KLM Pulau Bontong. Sehari setelahnya, yaitu pada tanggal 22 April 2017 kapal KLM Pulau Bontong mengalami kecelakaan di Pulau Seraya. Akibat dari kecelakaan tersebut mengakibatkan seluruh barang yang diangkut musnah. Setelah dilakukan investigasi kecelakaan kapal, ditemukan bahwa Surat Persetujuan Berlayar milik kapal KLM Pulau Bontong adalah ilegal. Direktorat

¹⁴⁾ Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*. Pasal 7 ayat (1).

¹⁵⁾ *Ibid.*, Pasal 7 ayat (4).

¹⁶⁾ *Ibid.*, Pasal 9.

Jenderal Perhubungan Laut Kantor Pelabuhan Batam mengeluarkan surat dengan Nomor UM.003/2/3/Kpl.Btm-18 pada tanggal 19 Januari 2019, surat tersebut menyatakan bahwa Surat Persetujuan Berlayar milik kapal KLM Pulau Bontong tidak teregistrasi pada Kantor Pelabuhan Batam.

Berdasarkan hal tersebut, Majelis Hakim memberikan pertimbangan hukum bahwa Surat Persetujuan Berlayar milik kapal KLM Pulau Bontong yang diterbitkan di Batam yang tidak teregistrasi pada kantor Pelabuhan Batam yang menyebabkan Surat Persetujuan Berlayar kapal KLM Pulau Bontong illegal bukan merupakan kewajiban pengangkut PT Bintang Laut Sejahtera untuk dapat mengetahui sampai sejauh itu, maka pengangkut tidak diwajibkan untuk membayar ganti kerugian kepada Kui Kiong atas tidak selamatnya barang yang diangkut.

Menurut Prof. Martono selaku dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara bahwa tanggung jawab dibebankan kepada pengangkut apabila kapal mengalami kecelakaan dengan cara membayar ganti kerugian yang diderita oleh pengirim barang.¹⁷⁾

Tanggung jawab pengangkut tersebut didasari oleh adanya perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dan pengirim barang. Karena diantara pihak pengangkut dan pengirim barang terikat suatu perjanjian, maka timbulah hak serta kewajiban diantara para pihak. Salah satu bentuk kewajiban yang harus dilakukan oleh pengangkut adalah menjaga barang yang ada di dalam kapal sejak barang tersebut naik ke kapal sampai turun di tempat tujuan. Apabila kapal mengalami kecelakaan lalu timbulah suatu kerugian maka tanggungjawab harus dilakukan pengangkut berdasarkan prinsip *presumption of liability*. Berdasarkan prinsip ini, pihak pengangkut diwajibkan untuk bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh seseorang yang menggunakan jasanya. Dalam hal ini, seseorang yang memakai jasa angkutan tersebut dapat dengan segera mengajukan gugatan untuk

¹⁷⁾ Peneliti, *Wawancara*, dengan Prof., Dr., H.K. Martono, S.H., LL.M. Dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara (Jakarta: Universitas Tarumanagara, 14 Mei 2020).

mendapatkan ganti rugi tanpa harus membuktikan kerugian yang dideritanya, apabila pengguna jasa angkutan tersebut harus membuktikan kerugian yang dideritanya adalah dengan kejadian kecelakaan yang terjadi di daerah embarkasi atau disembarkasi.¹⁸⁾

Tanggungjawab pengangkut didasari oleh Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menjelaskan pengangkut bertanggungjawab atas musnah, hilang, dan rusaknya barang selama dalam proses pengangkutan.¹⁹⁾

Maka dari itu, sebelum kapal berlayar meninggalkan pelabuhan, peran pengawas pengangkutan laut untuk menjaga keselamatan pengangkutan sangat dibutuhkan. Dalam hal ini, peran pengawas pengangkutan laut dalam menjaga keselamatan dan keamanan kapal dilakukan oleh Syahbandar. Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan tugas dari syahbandar adalah melaksanakan pengawasan atas kelaiklautan kapal, keselamatan atas barang dan penumpang, ketertiban dan keamanan yang ada di pelabuhan, serta dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar dan apabila terdapat kapal yang mengalami kecelakaan, maka syahbandar harus melaksanakan pemeriksaan atas terjadinya kecelakaan kapal tersebut.²⁰⁾

Dalam berlayarnya kapal dibutuhkan peran syahbandar yang tegas dan memerlukan kehati-hatian dengan sangat dalam mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar dengan mematuhi aturan-aturan yang telah ada, seperti harus dilakukan pemeriksaan terlebih dahulu melalui beberapa tahapan, supaya kapal yang akan segera berlayar meninggalkan

¹⁸⁾ Peneliti, *Wawancara*, dengan Prof., Dr., H.K. Martono, S.H., LL.M. Dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara (Jakarta: Universitas Tarumanagara, 14 Mei 2020).

¹⁹⁾ Indonesia, *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, (*Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64*), Pasal 40 ayat (1).

²⁰⁾ Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, Pasal 3.

pelabuhan dinyatakan laiklaut dan kapal tersebut dinyatakan sudah *safety*.²¹⁾

Menurut Prof. Amad Sudiro selaku dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara menyatakan bahwa setiap kapal barang harus mempunyai Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sertifikat tersebut dapat digunakan untuk menunjukkan kelayakan kapal barang ketika melakukan pelayaran sehingga kegiatan berlayar dapat berjalan dengan lancar. Kapal barang harus memenuhi beberapa persyaratan yang telah ditetapkan. Setelah semua persyaratan dipenuhi maka Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat memberikan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang.²²⁾

Apabila terdapat kecelakaan kapal yang menimbulkan kerugian harta benda, maka yang harus bertanggung jawab adalah perusahaan pengangkutan, bentuk dari tanggung jawab perusahaan pengangkutan adalah dengan memberikan ganti kerugian, akan tetapi untuk jumlah ganti kerugian yang akan dibayarkan oleh perusahaan pengangkutan harus sesuai dengan kerugian yang dialami oleh pengirim barang.²³⁾

C. Prinsip-Prinsip tanggung jawab pengangkut

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, terdapat beberapa prinsip tanggungjawab pengangkut yang akan dijelaskan lebih lanjut, yaitu:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan (*principle of liability based on fault*)²⁴⁾

Berdasarkan prinsip ini, setiap kesalahan yang dilakukan oleh pengangkut yang menimbulkan kerugian dalam kegiatan

²¹⁾ Peneliti, *Wawancara*, dengan Prof., Dr., H.K. Martono, S.H., LL.M. Dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara (Jakarta: Universitas Tarumanagara, 14 Mei 2020).

²²⁾ Peneliti, *Wawancara*, dengan Prof., Dr., Ahmad Sudiro, S.H., M.H., M.M., MKn. Dosen Hukum Transportasi Universitas Tarumanagara (Jakarta: Universitas Tarumanagara, 19 Mei 2020).

²³⁾ *Ibid.*,

²⁴⁾ Sentosa Sembiring, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Bandung: Nusa Aulia, 2019), hal. 112.

menyelenggarakan pengangkutan diwajibkan untuk bertanggungjawab dengan membayarkan kerugian kepada seseorang yang mengalami kerugian tersebut. Pihak yang mendapatkan kerugian diwajibkan untuk membuktikan bahwa kerugian yang dialaminya karena kesalahan dari pengangkut. Beban pembuktian pada prinsip ini ada pada pihak yang dirugian.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability principle*)²⁵⁾

Berdasarkan prinsip tersebut, pihak pengirim barang selalu beranggapan bahwa pengangkut akan bertanggungjawab tanpa ada keharusan dari pihak yang menderita kerugian untuk membuktikan adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengangkut. Karena dalam kegiatan pengangkutan, terdapat suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan yang menjadi dasar bagi pengangkut untuk dianggap selalu bertanggung jawab. Beban pembuktian pada prinsip ini ada pada pengangkut yang didasarkan perjanjian pengangkutan karena baik penumpang maupun barang yang diangkutnya ada dalam pengawasan pengangkut. Akan tetapi, pengangkut tidak harus bertanggungjawab apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa:²⁶⁾

- a. Segala bentuk kerugian akibat dari suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari atau dicegah
- b. Pengangkut telah melaksanakan segala tindakan untuk dapat menghindari kerugian
- c. Kerugian yang timbul bukan akibat dari kesalahan yang dilakukannya
- d. Kerugian yang timbul karena cacat, sifat, atau mutu barang yang diangkutnya atau karena kesalahan yang dilakukan oleh penumpang.

²⁵⁾ *Ibid.*, hal 113.

²⁶⁾ *Ibid.*, hal 115.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle* atau *strict liability principle*)²⁷⁾

Dalam hal ini, pengangkut diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian akibat dari insiden ketika proses pengangkutan. Menurut prinsip ini, tidak ada pihak yang harus membuktikan kerugian tersebut, oleh karena itu pengangkut diwajibkan untuk dapat bertanggungjawab dan tidak dapat membebaskan diri dari tanggungjawabnya tersebut.

4. Prinsip pembatasan tanggung jawab pengangkut (*limitation of liability principle*)²⁸⁾

Berdasarkan prinsip ini, tanggung jawab pengangkut untuk memberikan ganti kerugian dibatasi sampai jumlah tertentu kepada pengguna jasa angkutan.

D. Tanggung jawab pengangkut menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Mengenai tanggung jawab pengangkut diatur di dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang menyatakan bahwa ketika perjanjian pengangkutan telah disepakati oleh para pihak, maka timbulah kewajiban pengangkut yaitu menjaga seluruh barang yang diangkutnya sejak barang tersebut ia terima sampai barang tersebut diserahkan kepada penerima barang.²⁹⁾

Pasal 468 ayat (2) KUHD mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut yang menjelaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab untuk dengan segera memberikan ganti kerugian terhadap barang yang diangkutnya apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau barang tersebut tidak dapat ia serahkan.³⁰⁾

Pasal 468 ayat (3) KUHD juga mengatur tanggungjawab yang harus dilaksanakan oleh pengangkut selain barang yaitu terhadap

²⁷⁾ *Ibid.*, hal. 117.

²⁸⁾ *Ibid.*, hal 118.

²⁹⁾ Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-Undang Kepailitan*, (Jakarta, PT. Pradnya Paramita, 2016), hal. 147.

³⁰⁾ *Ibid.*, hal. 148.

seseorang yang telah ia perkerjakan serta segala benda yang akan digunakan untuk menyelenggarakan kegiatan pengangkutan.³¹⁾

Karena dalam menyelenggarakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, terdapat nahkoda dan anak buah kapal yang akan membawa sebuah kapal dalam kegiatan pelayaran dari pelabuhan satu menuju pelabuhan lain. Nahkoda dan anak buah kapal dipekerjakan oleh pengangkut atas dasar Perjanjian Kerja Laut, Dasar hukum dari Perjanjian kerja laut adalah Pasal 395 KUHD yang menyatakan bahwa perjanjian kerja laut merupakan perjanjian yang dibuat oleh pengusaha kapal dan perseorangan yang mana orang tersebut harus memenuhi segala yang diperintahkan oleh pengusaha kapal dan akan mendapatkan upah kerja baik sebagai nahkoda ataupun sebagai anak buah kapal.³²⁾

Apabila barang yang diangkut tidak dapat diserahkan kepada penerima, baik sebagian maupun seluruhnya akibat dari kesalahan Nahkoda atau Anak Buah Kapal maka pengangkut wajib karena perbuatan nahkoda dan anak buah kapal merupakan tanggung jawab dari pengangkut.

Pasal 469 KUHD mengatur mengenai kewajiban pengirim barang untuk memberitahukan kepada pengangkut sifat serta harga dari barang yang akan diangkut. Jikalau muatan yang diangkut berupa emas, perak, permata, uang, surat-surat berharga, dan barang-barang yang mudah mengalami kerusakan, apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau pengangkut tidak dapat menyerahkan barang tersebut, maka pengangkut harus bertanggung jawab.³³⁾

Pasal 472 KUHD mengatur mengenai ganti kerugian yang harus dibayarkan pengangkut karena barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan baik sebagian barang maupun seluruh barang. Mengenai

³¹⁾ *Ibid.*, hal. 149.

³²⁾ *Ibid.*, hal. 119.

³³⁾ *Ibid.*, hal. 148.

biaya ganti kerugian tersebut makan dihitung sesuai dengan nilai pada barang tersebut, dikurangi dengan biaya bea, dan biaya pengangkutan.³⁴⁾

E. Tanggung jawab pengangkut menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan, maka kewajiban pengangkut diatur secara lebih rinci dalam Pasal 40 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pengangkut diwajibkan untuk menjaga seluruh muatan yang diangkutnya sampai barang tersebut sampai di pelabuhan tujuan.³⁵⁾

Pasal 40 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa pengangkut diwajibkan untuk bertanggungjawab memberikan ganti kerugian kepada pengirim barang, hal tersebut didasari oleh perjanjian yang telah disepakati oleh kedua belah pihak dengan mana dalam perjanjian tersebut mengatur mengenai jenis muatan dan jumlah muatan yang akan diangkut.³⁶⁾

Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mengatur mengenai tanggungjawab pengangkut dalam melakukan kegiatan pengoprasian kapal, bentuk tanggung jawab tersebut yaitu:³⁷⁾

1. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
2. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
3. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
dan
4. Kerugian pihak ketiga.

³⁴⁾ Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-Undang Kepailitan*, (Jakarta, PT. Pradnya Paramita, 2016), hal. 149.

³⁵⁾ Indonesia, *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64), Pasal 40 ayat (1).

³⁶⁾ *Ibid.*, Pasal 40 ayat (2).

³⁷⁾ *Ibid.*, Pasal 41 ayat (1).

Berdasarkan Pasal tersebut, maka pengangkut bertanggungjawab terhadap seluruh muatan yang diangkutnya apabila muatan tersebut telah musnah, hilang, atau rusak akibat dari kegiatan pengoprasian kapal tersebut.

Maka dari itu, sebelum kapal berlayar meninggalkan pelabuhan pengangkut harus memperhatikan segala sesuatu yang diperlukan oleh kapal seperti mengajukan permohonan secara tertulis kepada syahbandar dengan melengkapi surat pernyataan nakhoda dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Surat Pernyataan Nakhoda atau *Master Sailing Declaration* adalah surat pernyataan yang dibuat oleh nakhoda dalam mana surat tersebut menerangkan bahwa kapal, muatan, serta awak kapal telah dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritime untuk dapat berlayar ke pelabuhan tujuan. Terdapat syarat-syarat keselamatan kapal, yaitu:³⁸⁾

1. Material;
2. Konstuksi;
3. Bangunan;
4. Mesin dan Listrik Kapal;
5. Kapal yang telah memenuhi Stabilitas;
6. Tata susunan dan perlengkapan alat penolong serta radio; dan;
7. Elektronika kapal

Setelah kapal tersebut memenuhi syarat-syarat keselamatan, maka pejabat pemerintah yang diberi wewenang serta memiliki kompetensi akan memeriksa kemudian kapal tersebut diuji, apabila kapal dinyatakan telah melaksanakan seluruh syarat yang diberikan oleh pejabat pemerintah tersebut, maka Menteri memberikan Sertifikat Keselamatan. Terhadap kapal yang sudah mempunyai Sertifikat Keselamatan, kapal tersebut tetap harus

³⁸⁾ Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*. Pasal 1 ayat (3).

dipelihara secara berkala supaya kapal tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.³⁹⁾

Mengenai kemananan pelayaran, kapal harus memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh Rancangan Keamanan Kapal (SSP). Kapal yang akan masuk ke pelabuhan dapat ditanyakan mengenai informasi keamanan *pre-arrival* atau ketika kapal tersebut telah tiba para petugas yang telah ditunjuk oleh negara untuk memastikan kesesuaian kapal dengan kode ISPS, *pre-arrival security information* atau informasi keamanan menjelang tiba⁴⁰⁾

Selain itu, terdapat persyaratan lain untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar, yaitu kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. Kapal yang dinyatakan laik adalah yang kapal yang telah lolos dalam syarat-syarat keselamatan, dinyatakan tidak mencemari perairan di laut, kapal yang mempunyai awak kapal, garis muat, muatan yang diangkut, awak kapal tersebut sejahtera dan penumpang dalam kondisi yang sehat, mempunyai manajemen dalam keselamatan pelayaran serta kapal dapat mencegah pencemaran, dan memiliki manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.⁴¹⁾

Setelah seluruh persyaratan telah dipenuhi, maka syahbandar dapat menerbitkan surat persetujuan berlayar. SPB tersebut hanya berlaku selama 24 jam dan hanya dapat digunakan 1 kali pelayaran. Kapal yang telah mendapatkan surat persetujuan berlayar harus dengan segera meninggalkan pelabuhan.⁴²⁾

Mengenai pertimbangan hakim dalam Putusan Nomor 804/Pdt.G/2017/PN.JKT.SEL yang menyatakan bahwa pengangkut tidak harus mengetahui mengenai surat persetujuan berlayar milik kapal KLM

³⁹⁾ Indonesia, *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64), Pasal 126 ayat (1).

⁴⁰⁾ Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan*. Pasal 21.

⁴¹⁾ Indonesia, *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64), Pasal 1 ayat (33).

⁴²⁾ Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*. Pasal 5.

Pulau Bontong adalah illegal, oleh karena itu pengangkut tidak bertanggungjawab atas kecelakaan kapal KLM Pulau Bontong yang berakibat pada musnahnya seluruh barang. Hal ini jelas bertentangan dengan apa yang diatur dalam Pasal 41 ayat (2) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pengangkut harus bertanggungjawab atas musnah, hilang dan rusaknya barang yang diangkut. Selain itu, hal ini juga bertentangan dengan teori tanggung jawab pengangkut yaitu *presumption of liability* yang mengatur tanggungjawab pengangkut dalam memberikan ganti kerugian kepada pengirim barang, tanpa pengirim barang membuktikan kerugian yang dialaminya. Dalam hal ini, pengangkut juga lalai dalam melaksanakan kewajibannya untuk menjaga barang yang diangkutnya, sebagaimana hal tersebut telah diatur dalam Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pengangkut harus menjaga seluruh muatan yang ada didalam kapal hingga selamat mulai saat pengangkut menerima muatan tersebut sampai muatan tersebut telah sampai di pelabuhan tujuan lalu diserahkan oleh pengangkut.

Pengangkut juga lalai dalam memperhatikan kondisi kapalnya sebelum berlayar, seharusnya sudah menjadi tugas pengangkut untuk mengecek kondisi kapal secara menyeluruh supaya kapal dapat berlayar dengan selamat sampai ke tempat tujuan.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah bahwa dalam melakukan kegiatan pengangkutan barang dengan menggunakan kapal terdapat suatu perjanjian pengangkutan antara pengirim barang dengan pengangkut, dari adanya perjanjian ini menimbulkan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh masing-masing para pihak. Salah satu bentuk kewajiban dan tanggung jawab pengangkut adalah menjaga keselamatan dan keamanan barang yang diangkutnya mulai saat diterimanya

barang tersebut hingga diserahkan barang tersebut kepada penerima barang, sebagaimana diatur dalam Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pertanggungjawaban pengangkut sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam perjanjian yang telah disepakati. Apabila barang yang diangkut mengalami musnah, hilang, atau rusak selama dalam proses pengangkutan, maka pengangkut wajib memberikan ganti kerugian sebesar kerugian yang nyata diderita.

Jikalau terjadi kecelakaan kapal, maka Tim Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melakukan investigasi penyebab kecelakaan kapal, hasil dari laporan investigasi tersebut disampaikan kepada Menteri Perhubungan. Dalam terjadinya kecelakaan kapal, maka terdapat pihak yang harus bertanggung jawab, yaitu pihak pengangkut. Pengangkut harus memberikan ganti kerugian atas musnahnya barang akibat dari tidak selamatnya barang yang diantar sampai tujuan.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap tanggung jawab pengangkut dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut, maka saran yang dapat disampaikan adalah diperlukannya perlindungan hukum yang lebih kuat terhadap pengguna jasa transportasi, terutama transportasi laut. Serta diperlukan sanksi yang tegas dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terutama kepada pengangkut dalam menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan. Pengangkut wajib memperhatikan muatan kapal supaya kapal tetap dalam kondisi yang baik dan keselamatan barang yang diangkut dapat terjamin. Pengangkut turut serta menjaga kapal dan memperhatikan kondisi kapal sebelum kapal tersebut berlayar meninggalkan pelabuhan sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal.

Pengangkut juga harus bertanggung jawab atas kerugian akibat dari kegiatan pengangkutan yang dilakukannya. Mengenai besarnya kerugian yang harus dibayar oleh pengangkut, haruslah dihitung sesuai dengan kerugian yang diderita oleh pengirim barang, yaitu sebesar

Rp.343.440.000,- (tiga ratus empat puluh tiga juta empat ratus empat puluh ribu rupiah).

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Al Bram, Djafar. *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-1. (Jakarta: PKIH FHUP, 2011).
- Soedjono, Wiwoho. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-1 (Jakarta: PT Bina Aksara, 1982).
- Subekti, dan Tjitrosudibio R. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-Undang Kepailitan*. (Jakarta: PT Pradnya Paramita, 2016).

B. Peraturan Perundang-Undangan

- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64).
- Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM.1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*.
- Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*.
- Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan*.

C. Artikel

- Utomo, Harry. "Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (*legally responsible parties in ship accident*)". *Jurnal Legislasi Indonesia*. Volume 14 Edisi Nomor 1 Tahun 2017.

D. Wawancara

- Annisa, Noviana. 2020. *Interview of carrier's responsibility in zoom*.
- Annisa, Noviana. 2020. *Interview of the amount of compensation marine transportation*.