

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT TERHADAP  
KERUGIAN PENGGUNA JASA ANGKUTAN AKIBAT KANDASNYA  
KAPAL**

**JURNAL ILMIAH**



**Oleh:**

**RAENALDI**

**D1A016263**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MATARAM**

**2020**

**JUDUL**

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT TERHADAP  
KERUGIAN PENGGUNA JASA ANGKUTAN AKIBAT KANDASNYA  
KAPAL**

**HALAMAN PENGESAHAN JURNAL ILMIAH**



**Oleh:**

**RAENALDI**

**D1A016263**

**Menyetujui,**

**Pembimbing Pertama,**

**Prof. Dr. H. Sudiarto, SH., M.Hum**  
**NIP. 19580101 198703 1 004**

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT  
TERHADAP KERUGIAN PENGGUNA JASA ANGKUTAN  
AKIBAT KANDASNYA KAPAL**

**RAENALDI  
D1A016263**

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MATARAM**

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab perusahaan angkutan laut terhadap kerugian pengguna jasa angkutan laut yang diakibatkan oleh kandasnya kapal dan bagaimana proses penyelesaian kerugiannya. Dengan manfaat untuk dijadikan sebagai masukan bagi para pembaca, bagi pihak Akademisi dan pemerintah. Jenis penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif empiris. Berdasarkan hasil penelitian ini diketahui bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan, perusahaan angkutan laut dapat terbebas dari tanggung jawabnya apabila perusahaan angkutan laut dapat membuktikan kerugian yang diderita bukan karena kesalahan perusahaan pengangkutan melainkan kesalahan dari pengguna jasa angkutan.

*Kata Kunci : tanggung jawab, angkutan laut, kerugian*

**THE RESPONSIBILITY OF SEA FREIGHT COMPANY  
FOR THE LOSS OF PASSENGER DUE TO GROUNDING  
SHIP**

**ABSTRACT**

This study aims to figure out the responsibility of sea freight company towards the loss of passenger due to grounding ship and the process of addressing the issue. It is expected that this study could be beneficial to the readers, especially to academics and governments. This study is a normative-empirical one. According to the results of this study, it is figured out that the sea freight company is responsible for the loss of passengers. Sea freight companies are free from any responsibilities if they manage to prove that the loss is caused by other faults or passengers' instead of theirs.

*Keywords: Responsibility, Sea Freight, Loss*

## I. PENDAHULUAN

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengguna jasa angkutan atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengguna jasa atau pengirim mengikatkan diri dengan membayar angkutan.<sup>1</sup>

Fungsi pengangkutan pada dasarnya adalah untuk memindahkan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain dengann maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa kurang berguna ketempat yang lain yang di mana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat.<sup>2</sup>

Perpindahan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakannya dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya.<sup>3</sup>

Kegiatan pengangkutan dapat terjadi atau dilaksanakan setelah adanya perjanjian antara penyedia jasa angkutan dengan pengguna jasa

---

<sup>1</sup> Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Cet. III, PT.Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2016, hlm. 153.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ibid.*, hlm. 154.

angkutan, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim dan atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>4</sup>

Seperti yang terjadi pada tanggal 11 Mei 2019 lalu, Kapal Motor Penumpang (KMP) Mutiara Indonesia milik PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN kandas di Gili Kondo Kecamatan Sambelia Kabupaten Lombok Timur, kandasnya Kapal Mutiara Indonesia ini di akibatkan oleh terjepitnya salah satu bagian kapal pada karang di bawah laut Gili Kondo. Kejadian ini membuat kerugian bagi pengguna jasa kapal KMP Mutiara Indonesia dan menyebabkan kerugian juga pada perusahaan kapal tersebut.

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis uraikan di atas, maka permasalahan yang penulis angkat sebagai berikut: 1. Bagaimana tanggung jawab perusahaan angkutan laut dalam pengangkutan orang atau barang ? dan 2. Bagaimana penyelesaian kerugian yang diderita oleh penumpang ?

---

<sup>4</sup>Asikin, *op.cit.*, hlm. 156.

## II. PEMBAHASAN

### A. Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkutan Laut Dalam Pengangkutan Orang atau Barang

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung segala akibatnya.<sup>5</sup> 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 di derita oleh penumpang dan atau pengirim barang serta pihak ketiga.<sup>6</sup>

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang mengalami kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang

---

<sup>5</sup>Khairunnisa, 2008, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana, Medan, hlm. 4

<sup>6</sup>Tjakra Negara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, hlm. 15

tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.<sup>7</sup>

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

Dalam artikel III (1) *The Hogue Rules* ditentukan bahwa sebelum atau pada waktu dimulainya pelayaran, pengangkut berkewajiban melaksanakan dengan sewajarnya untuk:

- Menjadi kapal layak laut. Layak laut artinya kondisi kapal harus memenuhi syarat-syarat untuk menyelenggarakan pengangkutan di laut secara baik dan aman.
- Mencukupkan anak buah, perlengkapan dan perbekalan kapal. Dalam hal ini kapal diawaki dengan anak buah kapal, dilengkapi dan diberi persediaan sebagaimana mestinya untuk melakukan pelayaran.

---

<sup>7</sup>H.K.Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2001, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 168.

- Menyiapkan dan membereskan semua ruangan kapal tempat pematatan barang-barang agar barang-barang dapat disimpan di dalamnya dan diangkut dalam keadaan aman.

Kewajiban-kewajiban tersebut juga menjadi tanggung jawab perwakilan-perwakilan agen dan semua pegawai pengangkut yang pada hakekatnya disuruh pengangkut sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan termasuk nakhoda.

Secara lebih rinci, pihak pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan barang, yaitu saat:

- Pada waktu pemuatan sejak barang-barang dikaitkan pada derek dipelabuhan pemuatan.
- Dalam pematatannya di palka-palka kapal.
- Selama pengangkutan mulai dari pelabuhan pemuatan hingga di pelabuhan pembongkaran.
- Pada waktu pembongkaran sampai barang-barang berada di atas dermaga atau perahu-perahu dalam posisi masih terkait pada derek di pelabuhan pembongkaran.

Dalam hukum pengangkutan ada lima prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu:

- a. Tanggung Jawab Praduka Bersalah (*Presumption of Liability*)
- b. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)
- c. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*)

d. *Presumption of Non Liability*

**B. Penyelesaian Kerugian Yang Diderita Penumpang**

Kerugian adalah jumlah pengeluaran yang lebih besar dibandingkan dengan pendapatan yang diterima, dalam asuransi dapat pula diartikan sebagai besarnya pembayaran yang harus diberikan oleh penanggung kepada tertanggung atas terjadinya hal yang diasuransikan.

Kerugian laut meliputi seluruh kerusakan yang mungkin dialami oleh kapal dan atau muatan selama pelayaran, begitu pula pengeluaran luar biasa yang mungkin timbul dalam kegiatan maritim. Istilah kerugian laut juga digunakan untuk menunjukkan kerugian laut sebagian. Perbedaannya nyata dibuat antara kerugian laut umum dan kerugian laut sebagian.<sup>8</sup>

1. Kerugian Laut Umum

Prinsip dari kerugian laut umum secara jelas dicantumkan dalam aturan A dari aturan *York Antwerp 1950* yang berbunyi : “terdapat suatu tindakan-tindakan kerugian laut umum, apabila dan hanya bila suatu pengorbanan luar biasa atau pengeluaran luar biasa dengan sengaja dan beralasan dilakukan atau terjadi untuk keselamatan umum dengan maksud mencegah dari petaka atas harta milik yang terlibat dalam suatu kegiatan maritim biasa”.

Sementara *Marine Insurance Act 1906* menyatakan : “ terdapat suatu tindakan kerugian laut umum, bila suatu pengorbanan luar biasa atau pengeluaran luar biasa secara sukarela dan beralasan dilaksanakan

---

<sup>8</sup>J. Bes, *Pencarteran Kapal Laut dan Kondisinya*, hlm. 121

atau terjadi pada waktu petaka untuk maksud menjaga harta benda yang berbahaya dalam kegiatan laut biasa”.

Dalam tindakan kerugian laut umum, kepentingan umum yaitu keselamatan kapal, muatan dan uang tabang, merupakan hal yang utama. Pengorbanan atau pengeluaran yang dibuat atau yang timbul untuk keuntungan dari kepentingan bersama dan sewajarnya bahwa setiap kepentingan berbur dalam pengorbanan atau pengeluaran itu sebanding dengan nilai yang dipertaruhkan. Sudah tentu tidak beralasan untuk satu pihak harus membayar kerugian keseluruhannya.

Di dalam kerugian laut umum terdapat penafsir kerugian. Penaksir kerugian laut yang berpengalaman dipercayai tugas untuk membagi secara adil kerugian dan kelebihan pengeluaran pada pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan maritim dan menetapkan biaya-biaya mana yang ditetapkan sebagai kerugian laut khusus dan pengeluaran-pengeluaran mana yang ditetapkan sebagai kerugian laut umum.

## 2. Kerugian Laut Khusus

Kerugian laut khusus hanya berkaitan dengan kerugian dan atau pengeluaran yang secara khusus dipikul oleh pemilik kapal, yang telah mengalami kerugian akibat cuaca buruk, atau oleh pemilik muatan yang telah rusak dalam persinggahan misalnya kerusakan kebocoran yang untuk itu pengeluaran tambahan harus diadakan. Dalam hal ini kerugian laut khusus tidak ada persoalan mengenai kepentingan bersama, yang demikian berbeda dengan kerugian laut umum, masing-

masing pihak yang berkepentingan harus menanggung kerugiannya sendiri-sendiri tidak ada alasan bagi kerugian atau pengeluaran yang timbul proposional antara pihak-pihak yang tersangkut.

a. Pengeluaran Pengganti

Ungkapan-ungkapan ini meliputi pengeluaran yang timbul sebagai pengganti pengeluaran yang lain-lain yang sebenarnya diizinkan sebagai kerugian laut umum. Masalah ini mungkin dapat dijelaskan dengan contoh berikut ini. Seandainya kapal harus dinaikan-dokkan di pelabuhan perlindungan, nakhoda mungkin boleh memilih untuk membongkar muatan sebelum kapal naik dok atau tetap menyimpan muatan di kapal. Sudah tentu, andaikata perusahaan dok menyetujuinya dan tidak ada keberatan dari pemilik kapal.

b. *York-Antwerp Rules 1950*

Sudah merupakan kebiasaan tetap untuk menyelesaikan kerugian laut umum sesuai dengan aturan-aturan *York-Antwerp 1950*, yang dengan tegasnya menetapkan pengorbanan dan pengeluaran-pengeluaran yang akan diperlakukan sebagai kerugian laut umum dan dengan cara apa pembagian akan dilaksanakan. Penting sekali untuk menetapkan dalam *bill of lading* dan perjanjian *charter*, bahwa kerugian laut umum akan diatur sesuai dengan *York-Antwerp Rules 1950*.

### C. Jenis Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut

Setiap sengketa dalam hubungan hukum pada umumnya dapat diselesaikan melalui dua cara penyelesaian, yaitu :

1. Penyelesaian secara damai (*non litigasi*),
2. Penyelesaian melalui lembaga atau institusi yang berwenang (*litigasi*).<sup>9</sup>

Selain itu dalam pengangkutan laut juga dapat diterapkan perlindungan hukum sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan pasal 1 angka 1 Undang-Undang Perlindungan Konsumen menyatakan “Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Rumusan diatas merupakan upaya pembentuk undang-undang untuk membentengi atau untuk melindungi konsumen dari tindakan sewenang-wenang para pelaku usaha. Menurut Yusuf Shofie undang-undang perlindungan konsumen di Indonesia mengelompokan norma-norma perlindungan konsumen ke dalam dua kelompok, yaitu :

1. Perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha
2. Ketentuan tentang pencantuman klausula baku.<sup>10</sup>

sehingga apabila pelaku usaha dalam hal ini pengangkut melanggar salah satu perbuatan yang dilarang dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang dapat menimbulkan kerugian dapat menyelesaikan

---

<sup>9</sup>Az. Nasution, 1999, *Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Daya Widyan, Jakarta, hlm. 232.

<sup>10</sup>Yusuf Shofie, 2003, *Perlindungan Konsumen dan Instrumen-Instrumen Hukumnya*, PT. Citra Aditya, Bandung, hlm.26

melalui pengajuan gugat terhadap pelaku usaha baik melalui lembaga yang berwenang menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 45 Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang menyatakan :

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

Berdasarkan pasal 45 ayat (2) Undang-Undang Perlindungan Sengketa konsumen dapat di tempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Maka, para pihak diberi kewenangan untuk memilih dalam menyelesaikan

sengketanya baik jalur pengadilan maupun luar pengadilan. Apabila para pihak tersebut memilih jalur luar pengadilan, maka Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (selanjutnya disebut BPSK) yang berwenang dalam menyelesaikan sengketa tersebut. BPSK adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara pelaku usaha dan konsumen. Adapun prinsip BPSK dalam menyelesaikan, yaitu : mengutamakan muasawarah, cepat, murah dan adil.

### III. PENUTUP

#### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan yang peneliti kaji sebagai berikut:

1. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut, perusahaan bukan hanya bertanggung jawab untuk perbuatannya sendiri melainkan perusahaan bertanggung jawab untuk karyawan, pegawai, agen perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain. Semua bentuk kerugian yang diderita penumpang dan atau pengguna jasa menjadi sepenuhnya tanggung jawab perusahaan pemilik kapal.

Tanggung jawab perusahaan angkutan laut harus berdasarkan undang-undang dan prinsip-prinsip pertanggungjawaban angkutan dilaut.

Prinsip-prinsip angkutan laut sebagai berikut:

- Tanggung jawab praduga bersalah
  - Tanggung jawab atas dasar kesalahan
  - Tanggung jawab pengangkut mutlak
  - Pembatasan tanggung jawab pengangkut
  - *Presumption of non liability*
2. Kerugian angkutan laut meliputi seluruh kerusakan yang mungkin dialami oleh kapal dan atau muatan selama pelayaran. Kerugian laut dibagi menjadi dua jenis pembagian kerugian yaitu kerugian laut umum dan kerugian laut khusus.

- a. Kerugian laut umum menggunakan prinsip kebersamaan, dimana kerugian yang diderita akan dibagi rata sesuai dengan proporsinya masing-masing. Pembagian kerugian ini akan ditafsirkan oleh penaksir kerugian yang sudah berpengalaman.
- b. Kerugian laut khusus hanya berkaitan dengan kerugian dan atau pengeluaran yang secara khusus dipikul oleh pemilik kapal, yang mengalami kerugian akibat cuaca buruk atau oleh pemilik muatan yang telah rusak dalam persinggahan.

### **Saran**

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, berikut ini dikemukakan saran yang ingin peneliti sampaikan terkait dengan yang sudah peneliti kaji. Adapun hasil penelitian ini dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Sebaiknya nahkoda dan anak buah kapal memeriksa kondisi kapal secara keseluruhan sebelum melakukan pelayaran, agar tidak terjadi hal-hal yang dapat merugikan penumpang dan perusahaan kapal, agar tetap menjaga keamanan dan keselamatan penumpang. Agar pengguna jasa angkutan laut tetap merasakan kenyamanan dalam menggunakan angkutan laut.
2. Sebaiknya Pemerintah yang berwenang tidak memberikan izin beroperasi kepada kapal yang tua atau sudah hampir tidak layak untuk digunakan. Karena dapat menimbulkan ketidaknyamanan penumpang bahkan bisa menyebabkan kerugian untuk perusahaan dan penumpang.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Az. Nasution, 1999, *Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Daya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- H.K.Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2001, *Transportasi di Perairan Hukumnya*, PT. Citra Aditya, Bandung.
- J. Bes, *Pencarteran Kapal Laut dan Kondisinya*.
- Khairunnisa, 2008, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana, Medan. Renika Cipta, Jakarta.
- Tjakranegara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Widyam, Jakarta.
- Yusuf Shofie, 2003, *Perlindungan Konsumen dan Instrumen-Instrumen* PT. Citra Aditya, Bandung, hlm.26
- Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Cet. III, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2016,