

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP
KECELAKAAN KAPAL
(Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)**

SKRIPSI

**Nama : ZULKIFLI
NIM : 1805905040035**



**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS TEUKU UMAR
ACEH BARAT
2022**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP
KECELAKAAN KAPAL
(Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Dalam Bidang Ilmu Hukum

Disusun oleh

Nama : ZULKIFLI
NIM : 1805905040035



**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS TEUKU UMAR
ACEH BARAT
2022**



PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan puji syukur atas rahmat Allah SWT, penulis persembahkan skripsi ini untuk;

1. Ibunda Nurhaini dan Ayahanda Saleh selaku kedua orang tua yang sangat penulis cintai, sayangi, hormati dan banggakan. Terima kasih senantiasa telah memberikan doa restu, kasih sayang, semangat, dukungan serta pengorbanan yang tak ternilai oleh apapun.
2. Ayah sambung, Safiddin. Yang penulis hormati dan sayangi, yang telah mendukung, memotivasi, menasehati dan mendoakan penulis.
3. Kakak, Alm. Abd. Hakim yang penulis sayangi dan hormati. Selama hidupnya mengajari penulis agar menjadi anak yang selalu berbakti kepada orang tua dan keluarga, mendukung impian penulis dan selalu memberikan doa terbaik.
4. Nenek, Nurani yang penulis cintai, sayangi dan hormati, yang tanpa henti memberikan dukungan agar penulis tidak pernah menyerah mengejar impian, mendoakan penulis menjadi orang sukses, dan memberikan nasehat untuk selalu taat pada Allah dan kedua orang tua. Dan terima kasih karena telah menjaga dan membesarkan penulis.
5. Keluarga Besar di Lipat Kajang-Aceh Singkil, Mamak Ahmad Yani, Mami Yanni, Tua Rosmita, Tua Burhanuddin, Ongah Nurhadiah, Apun Nur Kaidah, Pak Apun Ibnu Umar, Etek Nur Asiah, Pak Etek Irfan yang membantu penulis baik moral maupun materil dan selalu memberikan doa, nasehat serta dukungan.
6. Adik, M. Fadhil Al-Bukhary, yang penulis sayangi. Selalu menyemangi dan mendukung penulis untuk terus meraih cita-cita dan juga mendoakan penulis agar menjadi orang sukses.
7. Almamater Universitas Teuku Umara yang penulis banggakan.
8. Seluruh Guru dan Dosen sejak SD-Perguruan Tinggi yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah banyak memberikan pengajaran berbagai macam ilmu yang sangat bermanfaat dan berguna serta membimbing dengan penuh kesabaran dan keikhlasan.

-Motto-

"Pergi Karena Ilmu, Pulang Karena Ibu"

By: Zulkifli



PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **ZULKIFLI**

NIM : **1805905040035**

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa di dalam skripsi adalah hasil karya saya sendiri dan tidak terdapat bagian atau satu kesatuan yang utuh dari skripsi, tesis, disertasi, buku atau bentuk lain yang saya kutip dari orang lain tanpa saya sebutkan sumbernya yang dapat dipandang sebagai tindakan penjiplakan. Sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat reproduksi karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain yang dijadikan seolah-olah karya asli saya sendiri. Apabila ternyata dalam skripsi saya terdapat bagian-bagian yang memenuhi unsur penjiplakan, maka saya menyatakan kesediaan untuk dibatalkan sebahagian atau seluruh hak gelar keserjanaan saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya

Meulaboh, 11 November 2022

Saya yang membuat pernyataan,



ZULKIFLI

NIM. 1805905040035



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TEUKU UMAR
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM**
KAMPUS UTU MEULABOH - ACEH BARAT 23615, PO BOX 59
Laman: hukum.utu.ac.id, e-mail : ilmuhukum@utu.ac.id

LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dengan ini kami menyatakan bahwa kami telah mengesahkan skripsi saudara:

Nama : ZULKIFLI
NIM : 1805905040035

Dengan judul : **Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kecelakaan Kapal (Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)**

Yang diajukan untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat untuk memperoleh gelar sarjana Program Studi Ilmu Hukum pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Teuku Umar Meulaboh.

Mengesahkan:
Pembimbing:

Putri Kemala Sari, S.H., M.H
NIP. 199005192019032020

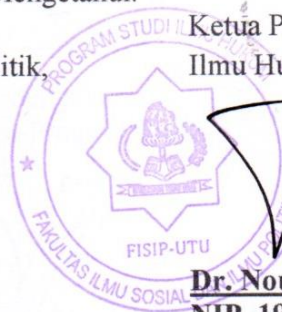
Mengetahui:

Dekan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,

Ketua Program Studi
Ilmu Hukum,



Basri, S.H., M.H
NIP. 196307131991021002



Dr. Nouwan Moulia, Lc., MA
NIP. 198511182015041004



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TEUKU UMAR
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
KAMPUS UTU MEULABOH - ACEH BARAT 23615, PO BOX 59
Laman: hukum.utu.ac.id, e-mail : ilmuhukum@utu.ac.id**

LEMBARAN PERSETUJUAN DEWAN PENGUJI

Dengan ini kami menyatakan bahwa kami telah mengesahkan skripsi saudara:

Nama : ZULKIFLI

NIM : 1805905040035

Dengan judul : Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kecelakaan Kapal (Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)

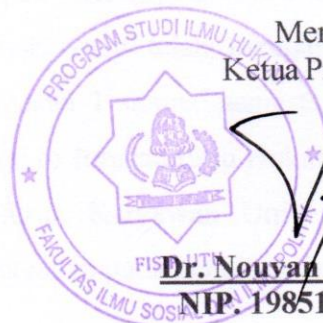
Yang telah dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 11 November 2022.

Menyetujui
Dewan Penguji

Tanda tangan

1. Ketua : Putri Kemala Sari, S.H., M.H (.....)
2. Anggota 1 : Basri, S.H., M.H (.....)
3. Anggota 2 : Dr. Nouvan Moulia, Lc., MA (.....)

Mengetahui:
Ketua Program Studi



Dr. Nouvan Moulia, Lc., MA
NIP. 198511182015041004

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan rasa syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT atas semua berkah, rahmat dan nikmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kecelakaan Kapal (Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)**”. Shalawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada baginda Nabi Muhammad SAW, serta para sahabat dan keluarga beliau. Semoga kelak kita semua mendapat syafaat dari baginda Nabi Muhammad SAW di Yaumul Akhir.

Penulis sadari bahwa dalam menulis skripsi ini banyak pihak yang membantu dan dukungan. Oleh karena itu dengan kerendahan hati, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terimakasih dan penghargaan sebesar-besarnya sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ishak Hasan, M.Si selaku Rektor Universitas Teuku Umar.
2. Bapak Basri, S.H., M.H selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Teuku Umar.
3. Bapak Dr. Nouvan Moulia, Lc., MA selaku Ketua Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Teuku Umar.
4. Ibu Putri Kemala Sari, S.H., M.H selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu memberikan pengarahan dan membimbing kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Dara Quthni Effida, S.H., M.H selaku Dosen Pembimbing Akademik yang selalu mengarahkan dan membimbing penulis selama masa perkuliahan.
6. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Ilmu Hukum Universitas Teuku Umar, yang telah mengajari dan memberikan ilmu bagi penulis dari semester 1 sampai semester akhir, sehingga penulis dapat menyelesaikan studi di Jurusan Ilmu Hukum Universitas Teuku Umar.
7. Seluruh Karyawan Universitas Teuku Umar yang telah memberikan pelayanan pada penulis selama menempuh studi.

8. Ibunda Nurhaini dan Ayahanda Saleh, yang menjadi motivasi utama penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih penulis ucapkan atas do'a, nasehat, semangat, motivasi serta dukungan yang selalu diberikan kepada penulis.
9. Ayah sambung, Safiddin, yang selalu memberikan motivasi terbaik dan dukungan baik moril maupun materil kepada penulis.
10. Kakek, Alm. Abd. Hakim, yang selama hidupnya selalu mendukung membimbing penulis untuk terus belajar menuntut ilmu setinggi-tingginya.
11. Nenek Nurani, terima kasih penulis ucapkan atas segala kasih sayang, didikan, nasehat, arahan dan do'a, yang sangat berarti bagi penulis.
12. Keluarga Besar di Lipat Kajang-Aceh Singkil, Mamak Ahmad Yani, Mami Yanni, Tua Rosmita, Tua Burhanuddin, Ongah Nurhadiah, Apun Nur Kaidah, Pak Apun Ibnu Umar, Etek Nur Asiah, Pak Etek Irfan yang selalu mendukung dan memotivasi penulis dan terimakasih juga karena selalu memberikan nasehat, dukungan serta do'a kepada penulis.
13. Abang dan kakak sepupu, Sariah, Siti Masitah, Alfiansyah, Hardianto, Nurjalita, Mardiana yang selalu memberikan, nasehat, motivasi dan do'a kepada penulis.
14. Adik sepupu, Irwandi Syah Putra, Muhibuddin, Sukardi, Sahbudin, Dimas Syurianto, Alfin Ferdiansyah, Rahmuddin, Jakaruddin, Juwita Ratnasari, Melisa Rahayu, Nuryana Dina, Silviana, Ridho Akbar dan Rizalul Husnil yang juga mendukung dan mendo'akan penulis.
15. Adik kecilku, M. Fadhil Al-Bukhary, M. Fikri Al-Ansyary, Zakiyatul Lutfiyah, Nurul Aisyah dan M. Neehan Al-Faizan, yang telah menjadi bagian penyemangat penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
16. Sahabat karib seperjuangan selama masa perkuliahan tempat berbagi cerita dan pengalaman: Sapriadi, M. Afifuddin, Irvan Syahwanda, Fajar Irpandi, Roy Fandy, Fery Andika, Ichad Wikaldy, Yusrizal, Salmawati, Yulhida, Meli Khairani dan Eva Rosnita yang selalu menemani, bertukar pikiran serta tertawa bersama. Dan untuk sahabat angkatan 2018 Jurusan Ilmu Hukum Universitas Teuku Umar.

17. Sahabat prestasi seperjuangan mengikuti kompetisi baik tingkat Regional maupun Nasional: Rahmad H.L, Jopandi, Jamasa Munthe, Burhan, Nila Safrida, Leli Rahmana Sari, Sarwati, Ega Ayunita, Sri Devfa, Riza Afriani, Ulya Masyita Kahar dan Suhaini S, sehingga penulis dapat mengunjungi berbagai Provinsi dan Kampus di Indonesia selama studi.

18. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan Skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Semoga Allah membalas kebaikan semua pihak yang telah membantu penulis.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis membuka diri dan menerima dengan senang hati kritikan dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penulisan ini lebih lanjut. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi penulis, teman, masyarakat dan semua pihak yang membutuhkan.

Meulaboh, 11 November 2022
Penulis,

Zulkifli
NIM. 1805905040035

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KECELAKAAN
KAPAL**
**(Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-
Undang Nomor. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)**

Zulkifli¹
Putri Kemala Sari²

ABSTRAK

Pengangkut berkewajiban menjaga keselamatan dan keamanan penumpang dari kecelakaan kapal saat berlayar. Dasar Hukum pengangkutan diatur dalam KUHD dan UU NO. 17 Tahun 2008 Pelayaran. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut serta untuk mengetahui kelebihan dan kelemahan ganti rugi pengangkut berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Penelitian ini bersifat normatif, dengan menggunakan metode pendekatan perbandingan. Pengumpulan data melalui kajian kepustakaan dan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian bahwa tanggung jawab dalam KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, persamaannya terdapat pada jaminan keselamatan dan jaminan ganti kerugian kepada penumpang dan barang angkutan. Perbedaannya, dalam KUHD perbuatan awak kapal menjadi tanggung jawab pengangkut sedangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran perbuatan awak kapal menjadi tanggung jawabnya. Kelebihan ganti rugi dalam KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, keduanya mengatur bentuk ganti rugi yang diberikan kepada penumpang. Kelemahan KUHD tidak tersedianya tiket yang menjadi dokumen dalam kapal. Sedangkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, tidak diberikannya santunan kepada korban yang tidak memiliki tiket dan terbatas untuk menuntut ganti kerugian. Disarankan adanya peningkatan penegakan hukum terhadap hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan kapal dan juga diperlukannya suatu aturan hukum yang lebih sistematis rinci dan jelas mengenai tanggung jawab, ganti rugi dan penyelesaian perkara kecelakaan kapal berupa hukum materil dan formil.

Kata Kunci: Pengangkutan, Kecelakaan Kapal, Tanggung jawab.

1 Mahasiswa

2 Dosen

CARRIER'S RESPONSIBILITY FOR SHIP ACCIDENTS
*(Comparative Study Of Commercial Law Codes And Law Number. 17 Of 2008
Concerning Shipping)*

Zulkifli¹
Putri Kemala Sari²

ABSTRACT

The carrier is obliged to maintain the safety and security of passengers from ship accidents while sailing. The legal basis for transportation is regulated in the Criminal Code and Law No. 17 of 2008 Shipping. The purpose of this research is to find out the similarities and differences in the responsibilities of the carrier and to find out the strengths and weaknesses of the carrier's compensation based on the Criminal Code and Law no. 17 of 2008 concerning Shipping. This research is normative, using a comparative approach method. Data collection through literature review and primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials, was analyzed qualitatively.

The results of the study show that the responsibilities in the Criminal Code and Law no. 17 of 2008 concerning Shipping, the similarities are found in guarantees of safety and guarantees of compensation for passengers and goods transported. The difference is that in the Criminal Code the actions of the ship's crew are the responsibility of the carrier, while in Law no. 17 of 2008 concerning Shipping the actions of the crew are their responsibility. Excess compensation in the Criminal Code and Law no. 17 of 2008 concerning Shipping, both regulate the form of compensation given to passengers. The weakness of the Criminal Code is the unavailability of tickets that become documents on board. While Law no. 17 of 2008 concerning Shipping, compensation is not given to victims who do not have tickets and are limited to demanding compensation. It is recommended that there is an increase in law enforcement on matters related to the safety and security of ships and also the need for a more systematic, detailed and clear legal rule regarding responsibility, compensation and settlement of ship accident cases in the form of material and formal law.

Keywords: Transportation, Ship Accident, Responsibility.

1 Mahasiswa

2 Dosen

DAFTAR ISI

Halaman Sampul (<i>Cover</i>)	i
Halaman Judul Skripsi	ii
Lembar Persembahan	iii
Pernyataan Orisinalitas	iv
Lembar Pengesahan Skripsi	v
Lembar Persetujuan Dewan Penguji	vi
Kata Pengantar	ix
Abstrak	xi
Daftar Isi	xiii
Daftar Tabel	
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	7
1.3. Ruang Lingkup dan Tujuan Penelitian	7
1.4. Kegunaan Penelitian	8
1.5. Keaslian Penelitian	10
1.6. Kerangka Pemikiran	11
1.7. Metode Penelitian	16
1.8. Sistematika Pembahasan	21
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN	
2.1. Pengertian Pengangkutan	22
2.2. Pengertian Pengangkut	23
2.3. Pengertian Penumpang	25
2.4. Perjanjian Pengangkutan	25
2.5. Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan	28
2.6. Teori Pertanggung Jawaban Hukum Perdata	32
2.7. Teori Kepastian Hukum	37
2.8. Teori Perbandingan	40
BAB III TANGGUNG JAWAB DAN GANTI RUGI PENGANGKUT	
3.1. Persamaan dan Perbedaan Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	43
3.1.1. Tanggung Jawab Pengangkut dalam KUHD	43
3.1.2. Tanggung Jawab Pengangkut dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	47
3.1.3. Persamaan dan Perbedaan Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	51
3.2. Kelebihan dan Kelemahan Ganti Rugi Pengangkut Berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	52
3.2.1. Ganti Rugi Pengangkut dalam KUHD	52
3.2.2. Ganti Rugi Pengangkut dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	55

3.2.3. Kelebihan dan Kelemahan Ganti Rugi Pengangkut Berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	59
BAB IV PENUTUP	
4.1. Kesimpulan	63
4.2.Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	66
BIODATA PENULIS	

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Persamaan dan Perbedaan Tanggung Jawab Pengangkut	51
Tabel 2 Kelebihan dan Kelemahan Ganti Rugi Pengangkut	60

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pengangkutan di Indonesia mempunyai peran yang sangat penting dan potensi sebagai penghubung dalam menjangkau wilayah kedaulatan Negara Indonesia yang di mana peran dan potensinya sangat diharapkan mampu memberi kemanfaatan terhadap masyarakat baik secara nasional maupun internasional. Umumnya pengangkutan merupakan kegiatan memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan dan menjamin keamanan serta keselamatan pada kegiatan pelayaran dan melindungi laut dari pencemaran yang berasal dari kapal.¹ Selain itu terdapat juga manfaat lain pada kegiatan pengangkutan yakni mempermudah pekerjaan manusia dari jarak yang ditempuh awalnya jauh menjadi terasa dekat begitu juga dengan yang berat terasa semakin ringan.

Pengangkutan menurut Moch Sarudin Siregar adalah Kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang-barang (muatan) atau orang (penumpang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan.² Sedangkan menurut R. Soekardo, Pengangkutan adalah pada dasarnya berisikan kegiatan perpindahan tempat baik mengenai orang maupun barang-barang karena perpindahan itu mutlak untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisien.³ Tujuan diadakannya pengangkutan adalah untuk memudahkan pada

¹ Pujiati, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran (Criminal Liability Of Corporate Crime Of Shipping)*, Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan No. 1 Vol 4 April 2016, hlm. 2.

² R. Soekardo, *Hukum Dagang Indonesia*. Rajawali, Jakarta, hlm. 8.

³ Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1982, hlm 6.

proses memindahkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuan dengan harapan dapat mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi.

Pengangkutan lahir karena terdapat suatu perjanjian antara pihak pengangkut dan pihak penumpang secara timbal balik.⁴ Perjanjian pengangkutan sendiri tidak disusun secara terperinci pada undang-undang pelayaran, namun ada suatu “pernyataan kehendak” para pihak dalam pengangkutan yang di mana kehendak tersebut merupakan salah satu unsur pada Pasal 1320 yang merupakan syarat sah dari suatu perjanjian.⁵ Berikut bunyi Pasal 1320 KUHPerdato:⁶

Pasal 1320:

“Supaya terjadi persetujuan yang sah, perlu dipenuhi empat syarat;

- 1. kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;*
- 2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;*
- 3. suatu pokok persoalan tertentu;*
- 4. suatu sebab yang tidak terlarang”.*

Persetujuan yang telah disepakati kedua pihak menjadikan keduanya terikat terhadap pihak lain. Sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1313 KUHPerdato yang menyebutkan bahwa: “Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih”.⁷ Dengan demikian perjanjian yang dilakukan sebagai undang-undang terhadap pihak yang berkaitan ataupun mengikatkan dirinya pada perjanjian tersebut, dan juga menimbulkan hubungan dengan dua pihak tersebut yang disebut dengan perikatan.

⁴ Andrea Nathaly Sitompul, *Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkutan Terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah No. 973/051/XII/MP-08)*, Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, Depok 2010, hlm. 22

⁵ Elfida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Penerbit Mitra Wacana Media, Jakarta, 2020, hlm. 20

⁶ Lihat Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁷ Lihat Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Hukum pengangkutan diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sebagai sumber utama kegiatan pelayaran yang terdapat pada buku II KUHD yaitu “Mengatur tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang terbit dari pelayaran”. Buku II KUHD mengatur materi hukum diantaranya:

1. Kapal laut dan muatannya;
2. Pengusaha kapal dan pengusaha pelayaran;
3. Nakhoda, awak kapal dan pelayar;
4. Perjanjian kerja laut;
5. Mencarterkan dan mencarter kapal;
6. Pengangkutan barang;
7. Pengangkutan Orang;
8. Tubrukan Kapal;
9. Kapal Karam, kandas, dan penemuan barang di laut;
10. Asuransi atau pertanggungan terhadap bahaya-bahaya di laut;
11. Kerugian di Laut;
12. Hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan laut, dan;
13. Kapal dan alat pelayaran di sungai dan perairan pedalaman”.⁸

KUHD merupakan produk hukum yang berasal dari Negara Belanda. Di Indonesia berlaku pada tanggal 1 Oktober 1838. Saat itu, kodifikasi yang dilakukan terhadap undang-undang tersebut dipuji oleh dunia luar, karena

⁸ Umar M. Husseyn, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Sinar Harahap, Jakarta, 2001, hlm. 157-158.

pengaturannya yang sangat bagus.⁹ Perkembangan zaman yang begitu pesat membawa perubahan akibat penemuan Mesin Uap yang digunakan berlayar pada kapal laut. Dengan digunakannya Mesin Uap membawa perubahan pada aturan hukum terhadap pengangkut atau pengusaha kapal yang berkaitan dengan risiko. Sehingga KUHD yang dikodifikasi tahun 1838 sudah dianggap tidak memadai akibat adanya perubahan terhadap perkembangan teknologi.¹⁰

Perkembangan yang terjadi saat ini menyebabkan banyak ketentuan-ketentuan hukum pelayaran dalam buku II KUHD sudah tidak relevan lagi dengan kondisi zaman, mengingat perkembangan teknologi yang semakin pesat, perubahan pola pada transportasi serta konvensi internasional. Praktek pelayaran yang dilakukan ke negara lain terdapat aturan-aturan yang harus diterapkan pada pelayaran internasional, sehingga aturan yang terdapat pada KUHD dikesampingkan.

Kegiatan pengangkutan juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran), disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan yang telah disahkan oleh Presiden Republik Indonesia sejak 7 Mei 2008 dan diundangkan pada tanggal yang sama.¹¹ UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran disusun sebagai penyempurna undang-undang sebelumnya, karena diperlukannya penyesuaian perubahan yang terjadi terhadap paradigma serta lingkungan strategis yang baik pada sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penetapan otonomi daerah atau keberadaan ilmu pengetahuan dan perkembangan teknologi. Atas dasar itulah maka

⁹ Soedjono, *Hukum Dagang, Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia*, Bina Aksara, Indonesia, 1982, hlm. 109.

¹⁰ *Ibid*,

¹¹ Andrea Nathaly Sitompul, *Op. Cit*, hlm. 23

disusun UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai penyempurna dari undang-undang sebelumnya dengan tujuan agar bisa memberikan kemanfaatan yang besar kepada bangsa dan negara. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran diatur 4 unsur utama yaitu: “Angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim”.¹²

Pasal 1 Angka 1 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa: ”Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”.¹³ Dengan demikian dapat kita pahami bahwa dalam undang-undang tersebut secara muatan menyusun mengenai berbagai aspek pelayaran, diantaranya: Perkapalan, pengangkutan, kepelabuhanan, kecelakaan kapal, pertolongan dan pencarian serta pencegahan dan pencemaran yang berasal dari kapal.

Pelayaran sebagai kegiatan pengangkutan menggunakan kapal dengan tujuan mengantar orang atau barang selamat sampai pada tujuan. Keselamatan yang hendak dituju adalah terwujudnya *zero accident* (kecelakaan nihil) terhadap penumpang pada saat kapal berlayar. Selamat yang dimaksud di sini adalah kondisi kapal, penumpang, awak kapal beserta segala muatan yang berada dalam kapal dengan kondisi baik-baik saja tanpa terdapat kerusakan dan cacat. Pasal 1 Angka 32 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa: “Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu

¹² M. Syamsudin, *Urgensi Pembaruan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portland Malaysia)*, Jurnal Media Hukum, No. 1 Vol. 21, Juni 2014, hlm. 26.

¹³ Lihat Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim”.¹⁴

Kecelakaan dalam pelayaran tentu sering terjadi dan tidak dapat dihindari, hal tersebut disebabkan berbagai faktor diantaranya kesalahan manusia itu sendiri yang terlibat langsung pada kegiatan pelayaran seperti nakhoda, awak kapal bahkan penumpang baik karena kelalaian atau sesuatu keadaan yang lain. Kesalahan manusia dominan terjadi dalam kecelakaan kapal bahkan kerap ditunjuk sebagai faktor utama penyebab terjadinya peristiwa kecelakaan kapal.

Menurut Pasal 245 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran kecelakaan kapal merupakan “Kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: a. kapal tenggelam, b. kapal terbakar, c. kapal tubrukan; dan d. kapal kandas”.¹⁵ Sedangkan menurut KUHD menyebutkan bahwa: “Kecelakaan kapal ialah kerugian laut akibat kapal”. Kerugian laut yang dimaksud dalam KUHD adalah kerugian yang disebabkan terjadinya tubrukan kapal, kapal kandas, kapal karam serta penemuan barang di laut dan avari.

Setiap kegiatan pengangkutan baik yang dilakukan di darat, laut dan udara memiliki resiko yang besar. Oleh karena itu, pengangkut mempunyai kewajiban saat kapal berlayar yaitu menjamin keselamatan dan keamanan penumpang yang diangkut selama berada dalam kapal sampai ke tempat tujuan. Kewajiban pengangkut diatur dalam Pasal 468 KUHD mengatur bahwa: “Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga

¹⁴ Lihat Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

¹⁵ Lihat Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya”.

Berdasarkan besarnya resiko yang dibebankan kepada pengangkut dalam kegiatan pelayaran yaitu menjamin keselamatan dan keamanan penumpang sampai pada pelabuhan tujuan menjadikan penulis tertarik untuk meneliti mengenai hukum pengangkutan dengan mengangkat judul: “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kecelakaan Kapal (Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)”.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan pokok permasalahan diatas, penulis ingin membahas rumusan masalah, sebagai berikut:

1. Apasaja persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut dalam kecelakaan kapal berdasarkan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ?
2. Apasaja kelebihan dan kelemahan ganti rugi pengangkut dalam kecelakaan kapal berdasarkan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ?

1.3. Ruang Lingkup dan Tujuan Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini yaitu dibidang hukum perdata menitikberatkan pada “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kecelakaan

Kapal (Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)’’.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut dalam kecelakaan kapal berdasarkan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
2. Untuk mengetahui kelebihan dan kelemahan ganti rugi pengangkut dalam kecelakaan kapal berdasarkan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

1.4. Kegunaan Penelitian

Manfaat penelitian ini diantaranya:

1. Manfaat Teoritis

Menambah wawasan pengetahuan kepada pembaca mengenai tanggung jawab pengangkut serta perbedaan dan persamaan ganti rugi oleh pengangkut apabila terjadi kecelakaan kapal berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kemudian dapat juga untuk mengetahui kelebihan dan kelemahan bentuk ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut kepada penumpang yang mendapat kerugian akibat kecelakaan kapal berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

2. Manfaat Praktis

Berdasarkan hasil yang hendak dicapai dalam penelitian ini, manfaat yang diharapkan nantinya, ialah:

a. Bagi Mahasiswa

Sebagai wadah bagi pengembangan ilmu pengetahuan dalam meningkatkan wawasan dan kemampuan menganalisa terhadap penerapan yang ada mengenai tanggung jawab dan bentuk ganti rugi pengangkut terhadap pihak korban pada kecelakaan kapal.

b. Bagi Pengangkut dan Penumpang

Memberikan dorongan moral dan kesadaran untuk terpenuhinya hak dan kewajiban antara pengangkut dan penumpang. Sehingga pengangkut dapat menuntut hak yang telah dijamin oleh undang-undang apabila terdapat kerugian yang menimpanya akibat kecelakaan kapal. Begitu juga dengan sebaliknya agar terpenuhinya hak pengangkut yaitu berupa ongkos pada pelaksanaan penangkutan.

c. Bagi Perusahaan Penyedia Angkutan

Untuk memberikan pemahaman tentang tanggung jawab dan kewajiban yang harus dilakukan dalam kegiatan pengangkutan apabila kapal mengalami kecelakaan. Serta memperlakukan penumpang sebagaimana mestinya sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.

d. Bagi Masyarakat

Untuk menambah wawasan sebagai ilmu pengetahuan terhadap hak dan kewajiban yang diberikan undang-undang dalam kegiatan pengangkutan.

1.5. Keaslian Penelitian

Menurut hemat penulis dan setelah dilakukannya penelusuran penelitian tentang “Tanggung Jawab Oleh Pengangkut Terhadap Kecelakaan Kapal (Studi Komparatif Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)”. Adapun para peneliti sebelumnya telah melakukan beberapa penelitian mengenai pelayaran namun objek, substansi dan kajian yang diteliti itu berbeda. Penelitian terdahulu terkait pelayaran kapal telah dilakukan oleh beberapa peneliti diantaranya:

Jurnal Ghani Al Farozi Sitompul dan Elfrida Ratnawati Tahun 2022, tentang “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Akibat Tenggelamnya Kapal Bilit Tahun 2021”, penelitian ini menitikberatkan mengenai: Tanggung jawab dari PT. ASDP Indonesia Ferry atas tenggelamnya Kapal KMP Bili di Kalimantan Barat tahun 2021 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan diperairan dan bagaimana ganti rugi PT ASDP Indonesia Ferry terhadap penumpang Kapal KMP Bili.

Jurnal Ananda Okta Putra dan Siti Nurbaiti tentang “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Korban Tenggelamnya Km. Arista Di Pelabuhan Paotere Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”, penelitian ini lebih berfokus pada tanggung jawab dan pelaksanaan ganti rugi perusahaan kepada korban terhadap kapal KM. Arista yang tenggelam di pelabuhan Paotere berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .

Skripsi Andrea Nathaly Sitompul Tahun 2010 tentang “Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkut Terhadap Peristiwa

Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran No. 973/051/XII/MP-08). Penelitian ini lebih membahas mengenai pertanggungjawaban yang dapat diberikan oleh nakhoda sebagai pemimpin kapal dan perusahaan pengangkutan sebagai pemilik kapal dalam suatu peristiwa kecelakaan kapal yang menyebabkan kerugian terhadap pihak ketiga (Tinjauan Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor: 93/051/XII/MP-08 tentang Tubrukan KM. Marina Nusantara dengan TK. CB1211 yang ditarik TK).

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penulis adalah penulis lebih berfokus pada persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut serta kelebihan dan kelemahan bentuk ganti rugi yang diberikan pengangkut kepada pihak korban yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kapal pada kegiatan pengangkut berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

1.6. Kerangka Pemikiran

1.6.1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah pijakan bagi peneliti dalam pelaksanaan penelitian dengan menguasai teori-teori ilmiah sebagai dasar bagi penulis untuk berargumentasi. Menurut Solly Lubis kerangka teori merupakan kerangka berpikir atau kupasan pendapat, teori, terhadap sebuah persoalan yang kemudian terhadap pembaca sebagai bahan perbandingan dan pegangan secara teoritis dalam menjadikan referensi.¹⁶

¹⁶ Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, PT Sofmedia, Medan, 2012, hlm. 129.

Kerangka teori dalam penelitian tentu saja mempunyai kegunaan di mana hal tersebut mencakup beberapa diantaranya:

1. Teori berguna untuk mengasah kenyataan yang akan diteliti;
2. Teori berguna untuk menumbuhkan pemahaman lebih jauh terhadap sistem klasifikasi kenyataan, memayungi konsep-konsep dan definisi definisi;
3. Teori menjadi landasan dalam penelitian terhadap objek yang akan diteliti;
4. Teori menjadi suatu pemikiran terhadap kemungkinan fakta-fakta yang akan terjadi di masa mendatang; dan
5. Teori dapat menjadi petunjuk terhadap segala hal kekurangan ilmu pengetahuan yang ada pada peneliti.¹⁷

Berdasarkan hal tersebut, peneliti akan menggunakan beberapa teori sebagai landasan analisis dalam penelitian skripsi ini. Secara konseptual teori yang dapat digunakan pada penelitian ini adalah teori perbandingan, teori kepastian hukum dan teori pertanggungjawaban hukum perdata.

a. Teori Perbandingan

Teori perbandingan menjadi teori dasar (*Grand Theory*) peneliti untuk membahas dan mengkaji persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut serta kelebihan dan kelemahan bentuk ganti rugi yang diberikan pengangkut kepada korban yang mengalami kerugian ketika terjadinya suatu peristiwa yang tak

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 2006, hlm. 121.

terduga atau kecelakaan kapal dalam pelayaran sehingga menyebabkan kerugian yang diterima karena luka atau kematian seseorang atau barang yang diangkut mengalami kerusakan atau cacat. Alasan peneliti menggunakan teori perbandingan sebagai teori dasar peneliti dikarenakan pada penelitian ini akan mengkaji dua aturan hukum antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang di mana kedua aturan tersebut mengatur segala peristiwa atau perbuatan pada kegiatan pengangkutan.

b. Teori Kepastian Hukum

Teori kepastian hukum merupakan teori yang menjelaskan adanya suatu jaminan yang harus terlaksana dengan baik yang disusun dalam bentuk aturan hukum yang dibuat oleh para pihak berwenang. Teori kepastian hukum akan menjelaskan bagaimana aturan hukum dalam KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dapat dilaksanakan dengan baik sehingga memberikan kepastian hukum pada para pihak ketika terjadinya peristiwa hukum dalam kegiatan pengangkutan.

c. Teori Pertanggungjawaban Hukum Perdata

Teori pertanggungjawaban hukum perdata merupakan teori yang menjelaskan adanya pertanggungjawaban hukum secara perdata terhadap pihak yang melakukan perbuatan hukum didasarkan perikatan atau perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban antara kedua pihak. Teori pertanggungjawaban hukum perdata peneliti gunakan sebagai teori pelengkap untuk membantu

peneliti dalam memecahkan dan menjawab permasalahan pada penelitian ini.

1.6.2. Kerangka Konsep

Setelah membaca dan memahami penulisan pada penelitian ini diperlukan penyamaan persepsi, maka dipandang perlu dijelaskan beberapa kerangka konseptual sebagaimana yang terdapat di bawah ini:

- a. Tanggung Jawab : “Tanggung Jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan dengan selayaknya apa yang telah diwajibkan kepadanya”.¹⁸ Dengan kata lain tanggung jawab lahir karena suatu perbuatan dengannya mewajibkan untuk menanggung dan memikul segala akibat dari perbuatan sebagai kewajiban untuk dilaksanakan.
- b. Ganti Rugi: Merupakan cara pemberian kompensasi atau sebagai pemenuhan terhadap suatu hak yang menerima kerugian disebabkan oleh pihak lain dikarenakan melakukan suatu perbuatan berupa kelalaian, kesengajaan atau kesalahan sehingga mengakibatkan kerugian tersebut. Ganti rugi dapat ditimbulkan oleh dua faktor yaitu ganti rugi akibat yang timbul dari perbuatan melawan hukum dan perbuatan wanprestasi.
- c. Pengangkut: Istilah pengangkut berasal dari kata *dasae* yaitu angkut. Kalimat tersebut mengandung arti mengangkat dan

¹⁸ Elfrida R. Gultom, *Op. Cit*, hlm. 31

membawa. Pada kamus hukum pengangkut adalah adanya timbal balik antara pengangkut dan pengirim di mana pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat yang hendak dituju dengan keadaan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan.¹⁹

- d. Kecelakaan Kapal: Adalah peristiwa kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa manusia. KUHD menyebutkan kecelakaan kapal ialah kerugian laut akibat kapal. Kerugian laut yang dimaksud dalam KUHD adalah kerugian yang disebabkan akibat terjadinya tubrukan kapal, kapal kandas, kapal karam serta penemuan barang di laut dan avari. UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga memberikan definisi terkait kecelakaan kapal pada Pasal 245 menyebutkan bahwa “Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: a. kapal tenggelam, b. kapal terbakar, c. kapal tubrukan; dan d. kapal kandas”.²⁰
- e. Studi Perbandingan (*Comparative Study*): Studi perbandingan atau *comparative study* adalah kegiatan untuk membandingkan satu aturan hukum dengan aturan hukum yang lain. Dapat juga dipahami dalam membandingkan disini merupakan kegiatan mencari dan mengkaji terhadap

¹⁹ Setiawan, Widagdo, *Kamus Hukum*, PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413

²⁰ Lihat Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

persamaan-persamaan serta perbedaan-perbedaan dengan tetap menyertakan penjelasannya dan kemudian meneliti terkait bagaimana keberadaan aturannya dan bentuk penyelesaian yuridisnya pada implementasinya serta apa saja faktor-faktor non-hukum yang dapat mempengaruhinya.²¹

1.7. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu proses berupa serangkaian langkah-langkah yang dilakukan secara terencana dan sistematis guna mendapatkan pemecahan masalah atau mendapatkan jawaban terhadap pertanyaan-pertanyaan tertentu.²² Sedangkan penelitian hukum adalah suatu kegiatan ilmiah berdasarkan pada metode, sistematis dan pemikiran tertentu yang bertujuan mempelajari suatu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisa.²³

Metode penelitian merupakan suatu cara atau jalan yang digunakan untuk dapat ditempuh berkaitan dengan penelitian yang hendak dilakukan, yang memiliki langkah-langkah sistematis yang menyangkut masalah kerjanya yaitu cara kerja untuk dapat memahami sasaran dari penelitian yang berkaitan, melalaui prosedur dan teknik penelitian.²⁴ Pengertian metode penelitian juga dapat dikatakan sebagai cara yang tersusun dan sistematis secara runtun dan baik dengan menggunakan metode ilmiah yang bertujuan untuk mendapatkan

²¹ Sunaryati Hartono. *Kapita Selekta Perbandingan Hukum*. PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1988, hal. 45.

²² Sumadi Suryabrata dan A Pitlo, *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm. 11

²³ Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji. *iPenelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta, 1986, hlm. 43

²⁴ M. Iqbal Hasan, *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002, hlm. 20

data baru guna membuktikan kebenaran maupun ketidakbenaran dari suatu gejala atau hipotesa. Dengan demikian metode penelitian merupakan unsur yang sangat penting dalam kegiatan penelitian agar data yang diperoleh benar-bener akurat dan teruji keilmiahannya.

Adapun metode penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis dan Sifat Penelitian

Jenis penelitian yang akan digunakan pada penelitian hukum ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data skunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Bahan-bahan tersebut akan disusun secara sistematis, dikaji kemudian dibandingkan dan ditarik suatu kesimpulan dalam hubungannya dengan masalah yang akan diteliti.²⁵

Selanjutnya, sifat yang digunakan pada penelitian ini yaitu penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan dan gejala-gejala lainnya.²⁶ Maksudnya adalah untuk mempertegas terhadap hipotesa-hipotesa, sehingga dapat memperkuat teori-teori lama atau di dalam kerangka menyusun teori-teori baru. Dari pengertian tersebut dapat diartikan sebagai proses pemecahan masalah yang akan diteliti dengan menggambarkan

²⁵ Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.Cit*, hlm. 13-14

²⁶ *Ibid*, hlm. 10

keadaan objek atau subjek yang diteliti pada saat sekarang berdasarkan fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan adalah perbandingan hukum (*Comparative Approach*). Pendekatan perbandingan hukum adalah perbandingan hukum yang memiliki manfaat praktis sebagai upaya untuk melakukan pembaharuan dibidang hukum dan penelitian ini juga mempunyai manfaat teoritis di mana dapat membandingkan suatu objek dan menemukan persamaan dan perbedaaan objek tersebut baik itu berupa sistem hukum dan lembaga hukum.²⁷

3. Bahan Penelitian

Bahan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini sebagai bahan yang akan dikaji dan dianalisis untuk mendapatkan jawaban dari permasalahan yang diteliti berupa bahan dari hukum primer, sekunder dan tersier.

a. Bahan Hukum Primer:

Hukum hukum primer adalah bahan hukum atau bahan pustaka yang mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, adapun bahan hukum primer yang penulis gunakan diantaranya:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- 3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

²⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cet-6, Kencana, Jakarta, 2010, hlm. 93.

- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- 5) Permenkeu No. 15/PKM.010/2017 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan, Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Fery/Penyeberangan, Laut dan Udara.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan hukum primer, seperti:

- 1) Hasil karya ilmiah para sarjana yang berkaitan dengan penelitian ini.
- 2) Hasil-hasil penelitian yang relevan dengan penelitian ini.
- 3) Buku-buku.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang akan memberikan arahan serta penjelasan terkait dari bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus dan media internet.

4. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data dengan studi pustaka yang akan membantu penulis menemukan gambaran dan informasi terhadap permasalahan yang akan dibahas. Pengumpulan data dengan studi pustaka adalah mengumpulkan data

dengan cara dilakukannya kajian, penelusuran dan telaah terhadap bahan pustaka seperti regulasi, jurnal ilmiah, buku-buku, literatur dan hasil penelitian.

5. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan tahapan yang paling penting dari suatu penelitian dikarenakan data yang diperoleh dari penelitian akan diproses dan dimanfaatkan sedemikian rupa sampai didapatkan suatu kesimpulan yang nantinya menjadi hasil akhir dari penelitian. Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah analisis data yang bersifat kualitatif.

Analisis data secara kualitatif merupakan suatu tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan, dan juga perilaku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai suatu yang utuh.²⁸ Menurut Lexy J. Moleong penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.²⁹

²⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op. Cit*, hlm 250.

²⁹ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rodakarya, Bandung, 2002, hlm 6.

1.8. Sistematika Pembahasan

Untuk memberikan gambaran secara jelas mengenai keseluruhan dari isi penulisan hukum, maka penulis membagi penulisan hukum ini menjadi empat bab. Adapun sistematika dari penulisan hukum ini sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan latar belakang masalah, identifikasi masalah, ruang lingkup dan tujuan penelitian, kegunaan penelitian, keaslian penelitian, kerangka pemikiran dan metode penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini penulis menguraikan teori-teori yang melandasi penelitian. Pada bab ini juga dibahas mengenai tinjauan umum tentang pengangkutan.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai hasil penelitian dan pembahasan yaitu tentang persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut serta kelebihan dan kelemahan ganti rugi pengangkut berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini menguraikan kesimpulan dan saran dari hasil pembahasan yang telah diteliti.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN

2.1. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik yang dilakukan oleh pengangkut dengan penumpang/pengirim barang di mana si pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan penumpang/pengirim barang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³⁰ Sedangkan menurut Abdul Kadir Muhammad, Pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang artinya angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan.³¹

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan diatas terkait pengangkutan, dapat diartikan bahwa pengangkutan itu mengandung suatu kegiatan mengangkut barang atau penumpang ke tempat lain dan menurunkan barang dan penumpang ke tempat tersebut. Selain itu pengangkutan juga dapat diartikan sebagai proses gerakan yang dilakukan dari tempat asal kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan diberhentikan.

Dari pengertian pengangkutan diketahui beberapa aspek pengangkutan, antara lain:³²

- a. Pelaku, yaitu orang yang menyelenggarakan pengangkutan. Pelaku dalam hal ini dapat berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan dan dapat juga berupa manusia pribadi seperti buruh pengangkutan.

³⁰ Elfida R. Gultom, *Op. Cit*, hlm. 9

³¹ *Ibid*, hlm. 10

³² *Ibid*,

- b. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk melakukan pengangkutan.
- c. Barang atau penumpang (orang), yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut yaitu berupa barang perdagangan yang sah menurut undang-undang dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
- d. Perbuatan, yaitu kegiatan pengangkutan barang atau penumpang saat naiknya barang atau penumpang hingga berakhir dengan penurunan ditempat tujuan
- e. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang.
- f. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba ditempat tujuan yang telah ditentukan dengan keadaan selamat dan biaya pengangkutan lunas.

2.2. Pengertian Pengangkut

Menurut pasal 466 KUHD menyebutkan bahwa “Pengangkut ialah orang yang mengikat diri, baik dengan *charter* menurut waktu atau *charter* menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut”.³³ Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa pengangkut merupakan seseorang atau suatu badan yang didasari adanya perjanjian-perjanjian baik berupa perjanjian *charter* perjalanan ataupun perjanjian lainnya, bersedia

³³ Lihat Pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui laut baik seluruhnya maupun untuk sebagiannya.

Adapun yang dimaksud dengan *charter* menurut waktu adalah suatu perjanjian di mana pemilik kapal mengikatkan diri dalam suatu waktu tertentu kepada si pencarter untuk dipergunakan dalam pelayaran dilaut dengan pembayaran suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu.³⁴ Sedangkan *charter* menurut perjalanan adalah perjanjian dengan mana si pemilik kapal mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian kepada si pencarter untuk digunakan mengangkut barang atay orang melalui lautan dalam suatu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini.³⁵

Berdasarkan pada Pasal 466 KUHD dapat kita rumuskan yang bertindak sebagai pengangkut adalah:

- a. Pemilik kapal, pemilik kapal dapat mencarterkan kapalnya kepada pihak ketiga, apabila terjadi hal yang demikian maka kapal ini akan dapat bertindak sebagai pengangkut.
- b. Pengusaha kapal, pengusaha kapa merupakan inti dari pengangkutan. Pengusaha kapal apabila dilihat pada Pasal 320 KUHD tidak mesti pemilik kapal, namun apabila terpenuhinya dua syarat dalam pasal tersebut maka dapat bertindak sebagai pengusaha kapal. syarat-syarat tersebut adalah menggunakan kapal untuk pelayaran di laut dan mengemudikan atau menyuruh orang mengemudikan untuk bekerja kepadanya.

³⁴ Lihat Pasal 453 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

³⁵ Lihat Pasal 453 Ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

2.3. Pengertian Penumpang

Menurut Abdulkadir Muhammad “Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut”.³⁶ Dengan kata lain, penumpang merupakan salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Penumpang mempunyai 2 (dua) kedudukan yaitu penumpang sebagai subjek dan penumpang sebagai objek.³⁷ Penumpang sebagai subjek dari hukum pengangkutan, dikarenakan pengangkut merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Sebagai pihak dalam pengangkutan, penumpang harus cakap dalam hukum, sudah dewasa dan mampu membuat perjanjian. Sedangkan penumpang sebagai objek dikarenakan ia merupakan muatan yang diangkut.

2.4. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian mempunyai beberapa istilah diantaranya berasal dari bahasa Belanda dikenal dengan *overeenkomst*, dan kemudian dalam bahasa Inggris disebut dengan *contract/agreement*. Perjanjian adalah bentuk kesepakatan antara dua pihak yang saling mengikatkan diri terhadap suatu perbuatan dan kemudian perumusannya dapat dilihat pada Pasal 1313 KUHPerdara. Perjanjian lahir akibat keberadaan satu pihak yang mengikatkan diri atau berjanji kepada pihak lain untuk melakukan sesuatu keadaan dan disertai persetujuan antara dua belah pihak untuk melakukan perjanjian dengan tidak ada paksaan maupun persetujuan salah satu pihak.

³⁶ *Ibid*, hlm. 16

³⁷ *Ibid*.

Menurut Subekti: “Perjanjian merupakan suatu peristiwa di mana dua orang saling berjanji untuk melakukan suatu hal”.³⁸ Sedangkan menurut Yahya Harahap: “Perjanjian merupakan suatu hubungan hukum kekayaan terhadap dua orang atau lebih di mana suatu pihak untuk menerima prestasi dan satu pihak diharuskan untuk melakukan prestasi”.³⁹

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana pengangkut mampu serta menjamin keselamatan terhadap angkutan yang dibawa dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain sedangkan penumpang atau pihak lain mampu untuk membayar ongkosnya. Kesepakatan dilakukan oleh dua belah pihak melahirkan suatu hubungan hak dan kewajiban yang harus terlaksana melalui kegiatan pengangkutan.⁴⁰

Menurut R. Soebakti: “Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar ongkos pengangkutan”.⁴¹ Sedangkan menurut R. Soekardono: “Perjanjian pengangkutan merupakan sebuah perjanjian timbal balik, di mana pihak pengangkut menyanggupi untuk membawa penumpang ke tempat tujuan sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkos dari pengangkutan tersebut”.⁴² Perjanjian pengangkutan terjadi dengan didahului dengan adanya serangkaian penawaran dan penerimaan yang oleh pengangkut dan penumpang secara timbal balik.

³⁸ Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, PT. Intermasa, Jakarta, 1998, hlm. 122

³⁹ Syahmin AK, *Hukum Kontrak Internasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 1

⁴⁰ J. Satrio, *Hukum Perikatan Pada Umumnya*, PT. Alumni, Cetakan Ketiga, Bandung, 1999, hlm. 39

⁴¹ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 69.

⁴² Soekardono, *Op. Cit*, hlm. 15

Kemudian yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan penumpang.

Perjanjian merupakan perbuatan yang dapat mengikat diri dengan pihak lain baik satu orang ataupun lebih sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 1313 KUHPerdara. Dalam suatu perjanjian terdapat syarat syahnya suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak. Ketentuan syarat syahnya suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara, yaitu:

1. Kesepakatan mereka yang mengikat diri

Pada saat membuat perjanjian tentu harus ada kesepakatan atau persetujuan dari kedua pihak yang terikat dalam perjanjian. Kemudian para pihak juga sepakat mengenai hal-hal pokok dari perjanjian yang telah dibuat. Dengan kata lain, para pihak yang melakukan perjanjian dalam hal ini adalah pengangkut dan penumpang mempunyai kebebasan untuk menyetujui atas hal-hal pokok yang terkandung dalam perjanjian tersebut.

2. Kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum

Orang yang membuat suatu perjanjian harus cakap menurut hukum. Orang yang cakap menurut hukum di sini adalah orang yang sudah dewasa dan sehat pikirannya, karena orang-orang yang terikat dalam perjanjian harus mampu memiliki tanggung jawab dan harus menginsafi tanggung jawabnya dengan pikiran yang sehat, jadi dalam hal ini pengangkut dan penumpang sebagai pihak dalam perjanjian harus cakap sehingga dapat memenuhi hak dan kewajiban masing-masing.

3. Suatu hal tertentu

Maksudnya adalah adanya objek yang diperjanjikan atau objek yang menyebabkan dibuatnya suatu perjanjian. Dalam hal ini yang diperjanjikan adalah hak dan kewajiban para pihak untuk melakukan pengangkutan.

4. Suatu sebab yang halal

Maksudnya adalah isi perjanjian sendiri yaitu perjanjian yang disepakati oleh pihak pengangkut dan pihak penumpang.

2.5. Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan

Setidaknya terdapat tiga prinsip tanggung jawab hukum dalam pengangkutan, diantaranya;

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability, liability based on fault*).

Sejarah awal mula dikenalnya prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan yaitu pada kebudayaan Babylonia kuno. Awal modrennya prinsip ini diketahui sejak pertumbuhan hukum romawi yang tergolong ke dalam doktrin *culpa* dan *lex aqualilia* di mana kerugian ditentukan baik dari disengaja maupun tidak disengaja ataupun tidak mesti selalu diberi santunan.⁴³

Sejalan dengan asas konkordinasi di mana ketentuan tersebut berlaku pula di Indonesia yang kemudian diatur pada Pasal 1365 KUHPerdara, yaitu “Bahwa setiap perbuatan melanggar hukum dan

⁴³ Ridwan Khairandy, *Pokok-pokok Hukum Dagang indonesia*, Cetakan Ketiga Revisi Kedua, FH UII Press, Yogyakarta, 2017, hlm. 436-437.

dengan perbuatan tersebut menyebabkan kerugian kepada orang lain, maka mewajibkan baginya atas kerugian yang di derita orang untuk mengganti kerugian tersebut”.⁴⁴

Pasal 1365 KUHPerdara di atas sebenarnya tidak ditemukannya arti dari perbuatan melawan hukum. Namun agar perbuatan tersebut dapat dikatakan perbuatan melawan hukum harus terpenuhinya unsur-unsur di dalam Pasal 1365, yaitu;⁴⁵

1. Adanya perbuatan
2. Perbuatan dikualifikasi sebagai perbuatan melawan hukum.
3. Perbuatan dapat dipersalahkan kepadanya.
4. Perbuatan menyebabkan kerugian yang diderita penggugat sebagai kesalahan yang dilakukan.

Pengertian perbuatan pada perbuatan melawan hukum tidak hanya diartikan sebagai perbuatan positif, akan tetapi dapat juga sebagai perbuatan negatif, seperti tidak melakukan sesuatu yang seharusnya orang tersebut di dalam undang-undang diperintah harus berbuat. Kemudian pengertian kesalahan digunakan pengertian umum, yaitu sebagai perbuatan karena disengaja ataupun karena kelalaian. Perbuatan pelaku dalam melakukan perbuatan melawan hukum diukur dari perbuatan manusia normal pada umumnya yang dapat membedakan kapan harus memperbuat dan tidak memperbuat sesuatu.⁴⁶

⁴⁴ Lihat Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁴⁵ Ridwan Khairandy, *Op. Cit*, hlm. 437.

⁴⁶ *Ibid.* hlm. 438.

Penerapan pasal 1365 di atas pada pembuktiannya dibebankan kepada pihak yang dirugikan yaitu penggugat untuk membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya disebabkan dari perbuatan tergugat (pengangkut).⁴⁷

- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*).

Prinsip *presumption of liability* menekankan bahwa tergugat sepenuhnya bertanggung jawab atas segala bentuk kerugian yang ditimbulkannya. Akan tetapi jika tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*), maka tergugat dapat dibebaskan dari tanggung jawab.⁴⁸

Dasar dari prinsip *presumption of liability* adalah tanggung jawab yang didasari adanya kesalahan akan tetapi dengan pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast shifting of the burden of proof*) terhadap pihak tergugat.⁴⁹

Prinsip *presumption of liability* ini juga dipakai dalam hukum pengangkutan dan pengaturannya terdapat pada Pasal 468 ayat (2) KUHD, yaitu: “Diwajibkan kepada pengangkut akan membayar ganti rugi dikarenakan tidak menyerahkan barang seluruhnya atau sebagian atau kerusakan barang terkecuali ia dapat membuktikannya. Dengan tidak diserahkannya barang atau kerusakan barang merupakan akibat dari suatu kejadian yang tidak dapat dihindari dan dicegah, akibat

⁴⁷ *Ibid*,

⁴⁸ *Ibid*, hlm. 439.

⁴⁹ *Ibid*, hlm. 439-440.

sifat dari keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahan pengirim”.⁵⁰

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault liability* atau *absolute liability* atau *strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak ialah bahwa pengangkut atau tergugat selalu bertanggung jawab dengan tidak melihat ada atau tidaknya kesalahan tersebut atau tidak melihat siapa yang bersalah. Prinsip tanggung jawab mutlak dapat juga dikatakan hanya melihat kesalahan tersebut sebagai suatu yang tidak pasti untuk dipermasalahkan apakah kesalahan tersebut ada atau tidak pada kenyataannya.⁵¹

E. Saefullah Wirapdipraja mengemukakan bahwa istilah dari *strict liability* dengan *absolute liability* tidak ada ukuran yang pasti untuk membedakan keduanya. Menurut indikasi umum yang diterima bahwa dalam *strict liability* terdapat pihak yang bertanggung jawab dapat membebaskan diri dengan dasar alasan yang sudah umum dikenal (*conventional defence*). Namun dalam *absolute liability* pembebasan dengan alasan-alasan umum tersebut tidak berlaku kecuali dinyatakan secara khusus dalam instrumen tertentu seperti konvensi dan undang-undang serta tanggung jawab akan timbul begitu kerugian terjadi tanpa harus melihat siapa penyebab dari timbulnya permasalahan dan kenapa permasalahan tersebut terjadi.⁵²

⁵⁰ Lihat Pasal 468 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

⁵¹ *Ibid*, hlm. 442.

⁵² *Ibid*, hlm. 444.

2.6. Teori Pertanggungjawaban Hukum Perdata

Pertanggungjawaban hukum perdata terdapat dua jenis yaitu berdasarkan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*).

1. Berdasarkan wanprestasi

Pertanggungjawaban hukum perdata berdasarkan wanprestasi agar dapat ditegakkan perbuatan tersebut harus didahului dengan perjanjian sehingga melahirkan hak dan kewajiban kepada para pihak dalam perjanjian tersebut. Perjanjian merupakan suatu keadaan di mana terdapat persetujuan para pihak terhadap sesuatu yang akan diperjanjikan. Dalam Pasal 1313 KUHPerdata mendefinisikan bahwa “Persetujuan merupakan perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya dengan orang lain”.⁵³ Hubungan yang diakibatkan dari persetujuan para pihak menjadi dasar perikatan yang melahirkan kewajiban bagi satu pihak. Apabila pihak tersebut tidak melakukan atau melanggar kewajiban yang sudah dibebankan kepadanya maka pihak tersebut dinyatakan lalai. Atas dasar kelalaian yang diperbuat olehnya dapat diminta pertanggungjawaban hukum perdata berdasarkan perbuatan wanprestasi.

Selain itu, Pasal 1234 KUHPerdata menjelaskan bahwa “Perikatan ditentukan untuk memberikan sesuatu, berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu”.⁵⁴ Oleh karena itu, kewajiban pada perjanjian dibagi menjadi tiga keadaan, yaitu;

1. Prestasi untuk memberikan sesuatu;

⁵³ Lihat Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁵⁴ Lihat Pasal 1234 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

2. Prestasi untuk berbuat sesuatu;
3. Prestasi untuk tidak berbuat sesuatu.

Sedangkan wanprestasi menurut Ahmadi Miruwanprestasi itu dapat berupa perbuatan:⁵⁵

1. Sama sekali tidak memenuhi prestasi;
2. Prestasi yang dilakukan tidak sempurna;
3. Terlambat memenuhi prestasi;
4. Melakukan apa yang dalam perjanjian dilarang untuk dilakukan.

Sedangkan menurut A. Qirom Syamsudin Meliala wanprestasi itu dapat berupa:⁵⁶

1. Tidak memenuhi prestasi sama sekali. Sehubungan dengan debitur yang tidak memenuhi prestasi maka dikatakan debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali.
2. Memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya. Apabila prestasi debitur masih dapat diharapkan pemenuhannya, maka debitur dianggap memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktu, sehingga dapat dikatakan wanprestasi.
3. Memenuhi prestasi tetapi tidak sesuai atau keliru. Debitur yang memenuhi prestasi tapi keliru, apabila prestasi yang keliru tersebut tidak dapat diperbaiki lagi maka debitur dikatakan tidak memenuhi prestasi sama sekali.

⁵⁵ Ahmadi Miru, Sakka Pati, *Hukum Perikatan*, Rajawali Press, Jakarta, 2008, hlm. 74

⁵⁶ A. Qiram Syamsuddin Meliala, *Pokok-Pokok Hukum Perjanjian*, Liberty, Yogyakarta, 1985, hlm. 26

Kemudian pihak yang merasa dirugikan akibat perbuatan wanprestasi terdapat tiga bentuk gugatan yang dapat dilakukan untuk menuntut pertanggungjawaban hukum perdata, yaitu;⁵⁷

a. Secara *parate executie*

Dalam hal ini, kreditur dapat secara langsung melakukan tuntutan kepada debitur melalui jalur pengadilan. Pihak yang terkait bertindak secara *eigenrichting* atau menjadi hakim sendiri secara bersama-sama. Pada prakteknya perkara wanprestasi dilakukan merupakan bentuk dari perikatan yang ringan dan nilai ekonomisnya kecil sehingga diselesaikan secara *parate executie*.

b. Secara arbitrase atau pewarisan

Jika pihak kreditur merasa dirugikan oleh pihak debitur akibat wanprestasi, maka penyelesaian sengketa antara pihak kreditur dan pihak debitur bersepakat untuk menyelesaikannya melalui arbiter. Kemudian putusan arbiter terhadap sengketa harus ditaati walaupun pada putusan terdapat pihak yang diuntungkan dan dirugikan.

c. Secara *reele executie*

Perkara wanprestasi antara pihak kreditur dan pihak debitur itu diselesaikan melalui hakim di pengadilan. Hal ini biasanya perkara wanprestasi antara pihak kreditur dan pihak debitur melakukan perikatan yang nilai ekonomisnya tinggi serta tidak ada konsensus penyelesaian perkara yang dapat ditempuh dengan

⁵⁷ Kiki Ristanto, *Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Marketplace Online Terhadap Pelanggaran Hak Cipta Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta*, Universitas Internasional Batam, 2017, hlm. 16-17.

cara *parate executie*. Sehingga penyelesaian perkaranya ditempuh dengan *rilee executor* di depan hakim di pengadilan.

2. Berdasarkan Perbuatan Melawan Hukum

Pertanggungjawaban hukum perdata berdasarkan perbuatan melawan hukum atau *onrechtmatige daad* itu didasarkan dengan hubungan hukum yang melahirkan hak dan kewajiban. Konsep perbuatan melawan hukum terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdata yaitu “Setiap perbuatan yang melanggar norma atau hukum dan mengakibatkan kerugian yang diderita oleh orang lain, sehingga mewajibkan orang lain tersebut untuk mengganti kerugian karena kesalahannya”.⁵⁸

Suatu perbuatan supaya dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum dan akibatnya dapat dimintakan pertanggungjawaban atas kerugian yang dirasakan oleh orang lain jika terpenuhinya unsur-unsur sebagai berikut.⁵⁹

a. Perbuatan

Perbuatan yang digolongkan dalam hal ini adalah perbuatan yang memiliki unsur kesengajaan (dilakukan secara aktif) dan perbuatan yang berupa kelalaian (pasif/tidak berniat melakukannya).

b. Melawan hukum

Sejarah belanda pada tahun 1919 sudah mengatur secara luas terkait pemahaman perbuatan melawan hukum setelah diputuskannya perkara *Lindenbaum vs Cohen*. Perbuatan

⁵⁸ Lihat Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁵⁹ Kiki Ristanto, *Op. Cit*, hlm. 17-19.

melawan hukum dalam hal ini tidak hanya diartikan sebagai perbuatan yang melanggar kaidah-kaidah hukum saja. Akan tetapi dapat dirumuskan sebagai perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku serta melanggar kaidah hak subjek orang lain termasuk juga perbuatan yang melanggar kaidah yang tidak tertulis seperti kaidah tata susila, kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian yang semestinya dimiliki oleh orang lain dalam pergaulan hidup dalam masyarakat atau terhadap harta benda warga masyarakat.

c. Adanya kerugian

Adanya ganti rugi yang diwajibkan oleh pelaku perbuatan melawan hukum diatur pada Pasal 1365 KUHPerduta. Namun, dalam undang-undang tersebut tidak mengatur lebih lanjut bentuk ganti kerugiannya. Akan tetapi ada sedikit pedoman dalam Pasal 1371 ayat (2) KUHPerduta menjelaskan bahwa “Penggantian kerugian harus dinilai dari kedudukan, kemampuan dan keadaan kedua belah pihak”.⁶⁰ Selanjutnya pada Pasal 1372 ayat (2) KUHPerduta bahwa “Dalam menilai satu dan lain, hakim harus memperhatikan berat ringannya penghinaan, serta pangkat, kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak dan pada keadaan”.⁶¹

⁶⁰ Lihat Pasal 1371 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

⁶¹ Lihat Pasal 1372 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

d. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian

Keadaan yang selalu berhubungan dengan perbuatan melawan hukum adalah adanya unsur kausalitas sangat penting dikarenakan kesalahan yang dilakukan oleh orang lain yang menyebabkan kerugian harus bisa dibuktikan atau seseorang yang digugat benar-bener melakukan kesalahan yang menyebabkan kerugian dari orang lain. Sehingga kesalahan dan kerugian mempunyai hubungan yang erat dan merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan.

Meskipun pertanggungjawaban hukum perdata antara perbuatan melawan hukum dan wanprestasi adalah ganti rugi. Namun perlu dipahami bahwa antara keduanya memiliki perbedaan. Ganti rugi perbuatan melawan hukum tujuan serta akhir dari akibatnya adalah ganti kerugian dengan upaya pemulihan keadaan seperti sedia kala (perbuatan melawan hukum tidak pernah terjadi). Sedangkan tujuan dan akhir dari ganti rugi wanprestasi adalah pelaksanaan kewajiban dari pihak debitur. Selain itu, ganti rugi wanprestasi dapat juga dimaksudkan agar para pihak melakukan pembayaran tepat dengan waktu yang telah ditentukan.

2.7. Teori Kepastian Hukum

Kepastian dikenal sebagai ciri yang selalu melekat di dalam hukum yang tidak dapat dipisahkan terutama sekali dengan norma hukum tertulis.

Dikarenakan hukum yang tidak memiliki nilai kepastian akan kehilangan makna dan tidak bisa lagi dimanfaatkan sebagai pedoman dalam berperilaku untuk setiap orang. Kepastian sendiri dijadikan sebagai salah satu dari tujuan hukum.

Sudikno Mertokusumo mengemukakan bahwa kepastian hukum merupakan sebuah jaminan akan dijalankannya hukum dan hak yang telah diberikan oleh hukum dapat diperoleh serta putusan dapat dilaksanakan.⁶² Sedangkan menurut Jan Michiel Otto mengemukakan kepastian hukum sebagai kemungkinan dalam berbagai situasi tertentu.⁶³

- a. Aturan-aturan yang jelas harus tersedia dan mudah didapatkan, diterbitkan oleh serta diakui karena kekuasaan negara.
- b. Aturan-aturan hukum yang ditetapkan oleh instansi pemerintahan harus secara konsisten dan harus tunduk serta patuh kepadanya.
- c. Aturan-aturan yang telah diterapkan secara prinsipil harus disesuaikan dengan perilaku oleh warga.
- d. Peradilan (hakim-hakim) yang mandiri sewaktu menyelesaikan sengketa hukum tidak akan berpikir secara konsisten untuk menerapkan aturan tersebut sebagai hukum.
- e. Terlaksanakan dengan konkrit keputusan peradilan.

Kepastian hukum sendiri sangat berhubungan erat dengan keadilan. Akan tetapi hukum bukan diidentik dengan keadilan hukum yang umumnya bersifat mengikat dan menyamaratakan setiap orang. Kepastian hukum dikenal sebagai penerapan hukum harus sesuai dengan bunyinya. Dengan

⁶² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2007, hlm. 160.

⁶³ Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm.

demikian masyarakat dapat memastikan hukum terlaksanakan dengan baik. Pembuat kepastian hukum pada peraturan perundang-undangan membutuhkan syarat-syarat yang berkaitan dengan struktur internal dari norma hukum tersebut.⁶⁴ Persyaratan internal yang diperlukan pada peraturan perundang-undangan memuat sebagai berikut;

1. Kejelasan konsep: Dalam konsep yang digunakan berupa norma hukum berisikan deskripsi yang berhubungan dengan perilaku tertentu. Selanjutnya digabungkan dengan konsep tertentu pula.
2. Kejelasan hirarki: Terdapat kewenangan dari lembaga pembentuk perundang-undangan, dikarenakan menyangkut sah atau tidak serta mengikat atau tidaknya peraturan-peraturan yang telah dibuat. Dengan adanya kejelasan hirarki akan memberikan arahan pada pembuatan hukum yang memiliki kewenangan pada pembentukan suatu peraturan perundang-undang tertentu.
3. Kejelasan norma hukum: Pada norma hukum perundang-undangan harus memiliki kejelasan akan ketentuan-ketentuan terhadap subjek tertentu dari sejumlah peraturan perundang-undangan yang terkait serta tidak adanya pertentangan subjek yang satu dengan subjek yang lainnya.

Kepastian hukum tersebut menghendaki adanya upaya yang jelas terhadap peraturan hukum dalam perundang-undangan yang telah dibuat oleh pihak yang mempunyai kewenangan serta berwibawa. Sehingga aturan yang

⁶⁴ Fernando M Manulung, *Hukum Dalam Kepastian*, Prakarsa, Bandung, 2007, hkm. 95.

telah dibuat mempunyai aspek yuridis yang nantinya dapat menjamin kepastian hukum sebagai aturan yang harus ditaati.

Berdasarkan pengertian kepastian hukum yang telah dikemukakan di atas tersebut memiliki beberapa arti yaitu, adanya kejelasan, tidak multitafsir, tidak kontradiktif serta dapat dilaksanakan. Tentunya hukum tersebut dalam penerapannya berlaku secara tegas di dalam masyarakat dan mengandung keterbukaan dengan demikian dapat dipahami dari suatu aturan hukum.

2.8. Teori Perbandingan

Perbandingan hukum dalam bahasa asing terdiri dari beberapa istilah yaitu *comparative Law* (bahasa Inggris), *Vergleichende rechtslehre* (bahasa Belanda), *droit compare* (bahasa Perancis).⁶⁵ Perbandingan hukum merupakan sebuah cara dari sebuah perbandingan dan penelitian yang dapat digunakan pada bidang hukum.

Barda Nawawi memberikan pendapat mengenai pengertian perbandingan hukum di dalam bukunya dengan mengutip pendapat dari beberapa ahli hukum,⁶⁶ diantaranya:

- a. Rudolf B. Schlesinger: Perbandingan hukum adalah satu metode penyelidikan yang bertujuan agar mendapatkan pengetahuan tentang hukum tertentu. Perbandingan hukum juga bukan merupakan suatu perangkat aturan, asas-asas hukum serta suatu cabang hukum, akan

⁶⁵ Romli Atmasasmita, *Perbandingan Hukum Pidana*, Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 6.

⁶⁶ Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana Edisi Revisi*, Cetakan Ke-11, Rajawali Pers, Jakarta, 2015, hlm. 3

tetapi suatu cara untuk dapat menghadapi gejala unsur asing dari persoalan hukum.

- b. Winterton: Perbandingan hukum merupakan suatu metode membandingkan suatu sistem hukum dengan sistem hukum yang lain dengan harapan dapat menghasilkan data hukum.
- c. Gutteridge: Perbandingan hukum merupakan suatu metode yang dapat digunakan untuk membandingkan semua jenis hukum. Namun terdapat perbedaan antara *comparative law* dan *foreign law*. Istilah pertama bertujuan membandingkan dua sistem hukum atau lebih, sedangkan istilah yang kedua bertujuan untuk mempelajari hukum asing dengan tidak membandingkan sistem hukum lain.
- d. Lemaire: Perbandingan hukum merupakan satu cabang ilmu pengetahuan yang menggunakan metode perbandingan dan memiliki ruang lingkup seperti, kaidah-kaidah hukum, persamaan-perbedaan hukum, sebab-sebab hukum serta dasar kemanfaatannya.
- e. Ole Landa: Perbandingan Hukum merupakan sebagai cabang ilmu hukum yang terdiri atas *analysis and of the law*.

Sedangkan menurut R. Soeroso: “Perbandingan hukum merupakan suatu cabang ilmu pengetahuan hukum dengan memanfaatkan perbandingan untuk menemukan kebenaran atas permasalahan hukum yang pasti”.⁶⁷

Berdasarkan pendapat para pakar hukum diatas terkait definisi perbandingan hukum yang telah dikemukakan maka dapat dipahami bahwa perbandingan hukum digolongkan kepada dua kelompok, yaitu;

⁶⁷ R. Soeroso, *Perbandingan Hukum Perdata*, Sinar Grafika, Jakarta. 1999, hlm. 8.

- a. Kelompok pertama mengemukakan bahwa perbandingan hukum sebagai metode;
- b. Kelompok kedua menganggap bahwa perbandingan hukum sebagai satu cabang ilmu hukum.

Kemudian para ahli hukum dalam penelitian juga mengemukakan bahwa perbandingan hukum adalah suatu metode dan suatu bidang hukum. Pada penelitian tersebut yang dibandingkan berkaitan dengan unsur sistem hukum sebagai titik tolak perbandingan yang terdiri dari struktur lembaga-lembaga hukum, substansi-substansi hukum yang melingkupi akan kaidah, perilaku teratur dan budaya hukum yang mencakup sistem nilai-nilai yang dianut. Yang kemudian dari ketiga masing-masing unsur tersebut dapat diperbandingkan secara kumulatif baik yang berhubungan dengan persamaan maupun perbedaannya.⁶⁸ Tujuan dari perbandingan hukum agar mengetahui persamaan serta perbedaan dari masing-masing hukum yang diteliti. Apabila dijumpai persamaan dari masing-masing sistem hukum tersebut dapat dijadikan sebagai landasan unifikasi sistem hukum. Namun apabila dijumpai perbedaannya, maka dapat diatur ke dalam hukum antar hukum.

⁶⁸ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta. 2004, hlm. 43-44.

BAB III

TANGGUNG JAWAB DAN GANTI RUGI PENGANGKUT

3.1. Persamaan dan Perbedaan Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

3.1.1. Tanggung Jawab Pengangkut dalam KUHD

Pengangkut merupakan perjanjian timbal balik yang dilakukan oleh pihak pengangkut dengan pihak penumpang atau pengirim barang. Perjanjian tersebut mengakibatkan pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan keadaan selamat, sedangkan pihak penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos kepada pengangkut.⁶⁹

Sifat dari perjanjian pengangkutan adanya timbal balik antara kedua pihak, di mana keduanya yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim memiliki masing-masing kewajiban tersendiri. Kewajiban pengangkut berupa membawa barang atau orang dari suatu tempat menuju tempat lain dengan keadaan selamat, sedangkan kewajiban dari pihak penumpang atau pengirim membayar uang sebagai ongkosnya.

Mengenai kewajiban pengangkut pada kegiatan pengangkutan itu diatur pada Pasal 468 ayat (1) KUHD, disebutkan bahwa “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga

⁶⁹ Efrida R. Gultom, *Op. Cit*, hlm. 1.

keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya”.⁷⁰

Pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan wajib menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut dihitung pada saat penerimaan barang atau penumpang naik pada kapal hingga samapi ke tempat tujuan. Dari kewajiban pengangkut melahirkan tanggung jawab, di mana segala hal yang dapat mengganggu keselamatan barang atau orang sehingga menimbulkan kerugian terhadap pihak pengiriman atau penerima menjadi tanggung jawab pengangkut.

Tanggung jawab yang dimiliki pengangkut mewajibkan baginya untuk menanggung segala kerugian yang timbul terhadap barang atau orang yang diangkutnya selama dalam waktu pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan yang menjadi pihak lawan dari pengangkut adalah penumpang dan pengiriman barang dengan kata lain pengangkut dalam hal ini bertanggung jawab kepada penumpang dan pengirim barang.

Pasal-pasal yang mengatur tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang atau pengirim barang dalam pengangkutan diantaranya Pasal 468 ayat (1), (2) dan (3) KUHD, bunyi dari pasal tersebut sebagai berikut:⁷¹

Pasal 468 ayat (1)

“Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya”.

⁷⁰ Lihat Pasal 468 Ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

⁷¹ Lihat Pasal 468 Ayat (1), (2), dan (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Pasal 468 ayat (2)

“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”.

Pasal 468 ayat (3)

“Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

Pasal 468 KUHD menjelaskan bahwa pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan barang dan orang dan menjaganya selamat sampai pada tujuan. Apabila pada pengoperasian kapal terdapat barang yang rusak pada saat pengiriman maka yang bertanggung jawab adalah pengangkut. Namun ada pengecualian apabila terjadi keadaan *overmacht*, maka pengangkut lepas dari tanggung jawabnya akibat dari kelalaiannya. *Overmacht* sendiri suatu kejadian yang tak dapat dihindari seperti bencana alam dan perampokan. Selain itu pengangkut juga bertanggung jawab atas perbuatan orang yang diperkerjakan di dalam kapal seperti awak kapal serta barang yang digunakan pada pengoperasian kapal.

Selain pasal-pasal yang telah disebutkan di atas, terdapat juga pasal-pasal terkait tanggung jawab pengangkut akibat adanya kecelakaan karena tubrukan kapal yang diatur pada Pasal 535, Pasal 536, Pasal 537 dan Pasal 538 KUHD, yakni:⁷²

⁷² Lihat Pasal 535, 536, 537 dan 538 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Pasal 535

“Bila tubrukan kapal disebabkan oleh hal yang tidak disengaja, oleh hal di luar kekuasaan, atau bila terdapat keragu-raguan mengenai sebab tubrukan kapal, maka kerugian dipikul oleh mereka yang menderita”.

Pasal 536

“Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kesalahan dari salah sebuah kapal yang bertubrukan, atau kesalahan kapal lain, pengusaha kapal yang telah melakukan kesalahan bertanggungjawab untuk seluruh kerugian”.

Pasal 537 ayat (3)

“Bila ada seorang yang meninggal atau terluka, maka masing-masing pengusaha kapal bertanggung jawab terhadap pihak ketiga untuk seluruh kerugian yang diderita karenanya. pengusaha kapal yang karena itu telah membayar lebih”.

Pasal 538

“Bila sebuah kapal yang menyuruh diseret, karena kesalahan kapal yang menyeret bertubrukan, disamping pengusaha kapal itu, pengusaha kapal yang menyeret bertanggung jawab secara tanggung renteng terhadap kerugiannya”.

Dari pengertian pasal-pasal di atas juga dapat dipahami bahwa pengangkut juga bertanggung jawab terhadap kerugian yang menimpa penumpang di dalam kapal. Karena pengangkut tidak hanya berkewajiban untuk membawa penumpang sampai pada tempat tujuan, akan tetapi harus berusaha semampu mungkin untuk menyampaikan penumpang sampai pada tempat tujuan dengan kondisi selamat. Selain itu pengangkut juga berkewajiban menjaga keamanan penumpang mulai masuk kapal sampai keluar kapal sebagai mana diatur pada Pasal 522 ayat (1) KUHD.

Apabila kewajiban tersebut tidak terpenuhi, maka pengangkut berkewajiban untuk memberikan ganti kerugian yang disebabkan

karena luka yang diterima oleh penumpang akibat pengangkutan tersebut, kecuali apabila dibuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah, dihindari atau salah penumpang sendiri sebagaimana diatur pada Pasal 522 ayat (2) KUHD.

Selanjutnya, apabila luka tersebut menyebabkan matinya si penumpang, maka pengangkut wajib memberikam ganti kerugian akibat luka yang diderita, diberikan kepada suami/istri, anak dan orang tua si penumpang sebagai mana diatur pada Pasal 522 ayat (3) KUHD. Kemudian, apabila penumpang yang diangkut berdasarkan suatu perjanjian dengan pihak ketiga, maka si pengangkut bertanggung jawab baik pada pihak ketiga maupun pada penumpang serta ahli warisnya sebagai mana diatur pada Pasal 522 ayat (4) KUHD. Selain itu pengangkut juga bertanggung jawab atas segala perbuatan buruhnya dalam kegiatan pengangkutan dan segala benda yang dipakai untuk menyelenggarakan pengangkutan sebagaimana diatur dalam Pasal 523 KUHD.

3.1.2. Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Tanggung jawab pengangkut sebagai kewajiban untuk menanggung segala perbuatan yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang saat pengoperasian kapal diatur juga dalam pasal 40 ayat

(1) dan ayat (2) UU N0. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. sebagaimana disebutkan bahwa:⁷³

Pasal 40 ayat (1),

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.

Pasal 40 ayat (2),

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati”.

Berdasarkan pada pasal tersebut jelas bahwa perusahaan angkutan wajib mengangkut penumpang dan barang sebagaimana yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan dan pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan barang yang diangkut sampai ke tempat tujuan. Tanggung jawab tersebut meliputi juga muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggung jawab tersebut dibebankan kepada perusahaan pengangkutan dan akan nampak apabila terjadi sesuatu akibat hukum yang dilakukan oleh pihak perusahaan tersebut. Akibat yang dihasilkan tersebut diatur pada Pasal 41 ayat (1), (2) dan ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yakni:⁷⁴

⁷³ Lihat Pasal 40 Ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁷⁴ Lihat Pasal 41 Ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pasal 41 ayat (1),

“Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 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”.*

Pasal 41 ayat (2)

Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Pasal 41 ayat (3)

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.

Pada Pasal 41 tersebut meliputi bahwa tanggung jawab pengangkut yang menimpa penumpang baik musnah atau rusaknya barang muatan, keterlambatan penumpang dan muatan, serta terdapat kerugian yang diterima oleh pihak ketiga. Segala akibat yang ditimbulkan pada saat pengoperasian kapal tersebut wajib diasuransikan berdasarkan Pasal 54 UU No. 1 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dengan demikian, apabila ditemukannya luka pada penumpang saat pengoperasian kapal, maka perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diterima penumpang dan memberikan ganti kerugian kepada pihak tersebut.

Mengenai perbuatan buruh kapal atau awak kapal yang menimbulkan kerugian dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak ada pasal yang menegaskan bahwa kerugian yang ditimbulkan buruhnya akan menjadi tanggung jawab pengangkut. Berbeda dengan KUHD apabila kerugian tersebut diperbuat oleh buruhnya akan menjadi tanggung jawab pengangkut sebagai mana yang telah ditegaskan dalam Pasal 468 ayat (3) KUHD.

Akan tetapi dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terdapat aturan akan tanggung jawab nakhoda sebagai awak di dalam kapal, apabila perbuatannya menimbulkan kerugian maka nakhoda yang bertanggung jawab. Di mana nakhoda merupakan salah satu awak kapal berdasarkan Pasal 1 angka 41 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.⁷⁵

Berdasarkan pasal tersebut jelas bahwa UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran membedakan tanggung jawab antara pengangkut dan nakhoda. Dalam hal ini pengangkut dan nakhoda memiliki tanggung jawab masing-masing pada penyelenggaraan pengangkutan.

⁷⁵ Lihat Pasal 1 Angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

3.1.3. Persamaan dan Perbedaan Tanggung Jawab Pengangkut Menurut KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dengan memperbandingkan kedua aturan antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran seperti yang telah diuraikan di atas, maka dapat ditarik suatu kesimpulan yang akan menjelaskan persamaan dan perbedaan di antara keduanya.

Tabel. 1 Persamaan dan Perbedaan Tanggung Jawab Pengangkut

No.	Indikator Persamaan	KUHD	UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
1.	Keselamatan angkutan	Pengangkut menjanjikan dan menjamin keselamatan penumpang atau barang yang diangkut.	pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang atau barang sampai pada tempat tujuan.
2.	Kerugian angkutan	Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan. Dan pengangkut juga memberikan ganti kerugian kepada penumpang baik disebabkan luka atau meninggalnya seseorang.	Apabila dalam pengoperasian kapal mengalami kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau kerugian pihak ketiga maka perusahaan angkutan di perairan wajib

			mengasuransikan tanggung jawabnya sebagai bentuk ganti rugi.
No.	Indikator Perbedaan	KUHD	UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
1.	Kesalahan awak kapal	Pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya seperti nakhoda dan awak kapal apabila mereka menyebabkan kerugian kepada penumpang atau barang.	Pengangkut tidak bertanggung jawab akan kerugian yang disebabkan oleh awak kapal. Undang-undang mengatur masing-masing tanggung jawab dan bentuk ganti rugi antara pengangkut dan awak kapal

3.2. Kelebihan dan kelemahan Ganti Rugi Oleh Pengangkut Berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .

3.2.1. Ganti rugi pengangkut berdasarkan KUHD

Kegiatan pengangkutan tidak terlepas dari kecelakaan dalam pelayaran yang tentu sering terjadi dan tidak dapat dihindari, keadaan tersebut disebabkan berbagai faktor diantaranya kesalahan manusia itu sendiri yang terlibat langsung pada kegiatan pelayaran seperti nakhoda, awak kapal bahkan penumpang baik karena kelalaian atau sesuatu keadaan yang lain. Menurut R.P. Suyono: “kecelakaan kapal merupakan musibah yang terjadi pada kapal, dapat disebabkan

kesalahan manusia (*human error*), kerusakan mesin kapal, kebakaran atau tubrukan kapal, alam atau cuaca dan dapat juga disebabkan kombinasi dari semua penyebab tersebut”.⁷⁶

Terjadinya kecelakaan kapal tentu tidak lepas dari berbagai macam jenis dan faktor sebagai penyebabnya. Jenis-jenis kecelakaan kapal dapat berupa, diantaranya;⁷⁷

- a. Tenggelam: Kapal tenggelam merupakan suatu kejadian di mana air masuk ke dalam kapal sehingga kapal tidak dapat berlayar lagi. Faktor yang menyebabkan kapal tenggelama dapat disebabkan oleh cuaca buruk (hujan badai) maupun *human error*.
- b. Terbakar: Kapal terbakar merupakan kebakaran yang terjadi pada sebuah kapal. Faktor yang menyebabkan kapal terbakar dapat disebabkan oleh korsleting listrik, sabotase, kondisi kelistrikan atau *scuppers* yang lupa dimatikan.
- c. Tubrukan: Tubrukan kapal merupakan sesuatu peristiwa tubrukan antara kapal dengan kapal yang lain atau bahkan dengan benda yang keras yang membahayakn kapal.
- d. Kandas: Kapal kandas merupakan suatu kejadian di mana nakhoda memaksakan kapal untuk melewati perairan dengan keadaan air yang sedang surut. Kapal kandas dapat juga disebabkan karena menabrak gundukan yang berada di dasar laut.

⁷⁶ R.P. Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodel Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Ketiga. Penertbit PPM Jakarta, 2005. Hlm. 167.

⁷⁷ William Andre, *Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Pada Penyandang Fdisabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Merak)*. Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara, Dapartemen Hukum Keperdataan BW, Medan, 2017, hlm. 116.

Peristiwa kecelakaan kapal tentu mengakibatkan kerugian baik berupa harta benda bahkan kematian seseorang. Kerugian dari peristiwa kecelakaan kapal baik disebabkan karena kapal terbakar, kapal karam, kapal tenggelam maupun kapal tubrukan maka tanggung jawab untuk ganti kerugian dibebankan kepada pihak pengangkut.

Bentuk ganti kerugian yang diberikan oleh perusahaan pengangkut kepada penumpang yang mendapatkan kerugian akibat dari pengoperasian kapal sesuai dengan yang diatur Pada Pasal 522 Ayat (2), (3), (4) dan Pasal 528 KUHD, yaitu:⁷⁸

Pasal 522 ayat (2)

“Pengangkut wajib mengganti kerugian, yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang berkenaan dengan pengangkutan, kecuali ia dapat membuktikan, bahwa cedera itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang layaknya tidak dapat dicegah atau dihindari, atau akibat kesalahan penumpang sendiri”

Pengangkut diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian yang disebabkan karena luka, yang didapatkan oleh penumpang akibat dari proses pengangkutan, kecuali bila dapat dibuktikan bahwa luka yang timbul disebabkan oleh suatu kejadian yang selayaknya tak dapat dicegah maupun dihindari atau luka tersebut timbul karena kesalahan dari penumpang tersebut.

Pasal 522 Ayat (3)

“Bila cedera itu mengakibatkan kematian, maka pengangkut wajib mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh suami atau istri yang ditinggalkan, anak-anak dan orang tua penumpang itu”

⁷⁸ Lihat Pasal 522, Ayat (2), (3), (4) dan Pasal 528 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Pasal 522 ayat (4)

“Bila penumpang itu diangkut berdasarkan perjanjian dengan pihak ketiga, pengangkut bertanggung jawab baik terhadap pihak ketiga maupun terhadap penumpang dan ahli warisnya, semuanya dengan mengindahkan ketentuan dalam alinea-alinea yang lain”.

Pasal 528

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena kelambatan pengangkutan, kecuali bila ia dapat membuktikan bahwa kelambatan tersebut akibat dari suatu peristiwa, yang layaknya tidak dapat dicegah atau dihindari olehnya”.

Dari ketentuan pasal-pasal tersebut, maka dapat dilihat bahwa bentuk ganti rugi pengangkut disebabkan karena luka yang di dapatkan oleh penumpang akibat dari proses pengangkutan. Kemudian pengangkut juga wajib memberikan ganti rugi apabila luka tersebut menyebabkan kematian penumpang, segala kerugian yang dialami penumpang maka menjadi tanggung jawab pengangkut untuk memberikan ganti rugi. Selain itu, pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan dalam pengangkutan. Namun, segala bentuk kerugian yang menimpa penumpang atau barang angkutan tidak menjadi tanggung jawab pengangkut dengan membuktikan bahwa peristiwa tersebut merupakan kejadian yang tidak dapat dicegah.

3.2.2. Ganti rugi oleh pengangkut berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Kecelakaan kapal yang dialami dalam kegiatan Pengangkutan dapat membawa kerugian bagi para pihak yaitu penumpang ataupun pengirim barang. Apabila terjadinya kecelakaan, penumpang kapal

memiliki hak untuk mendapatkan ganti rugi atas kejadian yang dialami.

Ganti kerugian yang akan diberikan kepada penumpang tentunya didasari tanggung jawab pengangkut (dalam hal ini pengusaha angkutan) atas kesalahan yang diperbuatn sehingga mengakibatkan penumpang atau barang angkutan mengalami kerugian. Tanggung jawab yang dimiliki pengangkut telah diatur dalam peraturan berdasarkan pasal 40 ayat (1) dan (2) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:⁷⁹

Pasal 40 ayat

(1) Perusahaan pengangkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkut.

(2) Perusahaan pengangkutan diperairan juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen atau perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggung jawab yang dimiliki pengangkut sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 40 ayat (1) dan (2) dapat ditimbulkan oleh beberapa keadaan. Hal tersebut dipertegas dalam Pasal 41 ayat (1), (2) dan (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:⁸⁰

Pasal 41 Ayat

(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagaimana akibat pengoperasian kapal, berupa;

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut*
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut,*
- c. Keterlambatan angkutan penumpang atau barang yang diangkut.*

⁷⁹ Lihat Pasal 40 Ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁸⁰ Lihat Pasal 41 Ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

d. Kerugian pihak ketiga

- (2) Jika dapat dibuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan pengangkutan diperairan dapat dibebaskan sebagaimana atau seluruh tanggung jawabnya.*
- (3) Perusahaan angkutan diperairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

Berdasarkan ketentuan dari pasal 41 dapat dirumuskan bahwa tanggung jawab pengangkut meliputi semua peristiwa atau kejadian yang menimpa penumpang, musnah atau rusaknya barang muatan, keterlambatan penumpang, serta kerugian pihak ketiga. Dan segala akibat yang ditimbulkan dalam pengoperasian kapal tersebut wajib diasuransikan. Sehingga apabila pengoperasian kapal terjadi peristiwa kecelakaan yang menyebabkan meninggal seseorang, luka-luka ataupun cacat pada penumpang yang diangkutnya, pengangkut bertanggung jawab untuk memberikan ganti kerugian selama penumpang berada dalam kapal. Oleh karena itu ganti rugi perusahaan angkutan akan dikeluarkan oleh PT Jasa Raharja sebagai asuransi yang akan diberikan kepada korban yang mengalami kerugian. Hal tersebut mengacu pada Pasal 3 Ayat 2 Permenkeu No. 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat,

Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, Dan Udara, yang menyatakan bahwa:⁸¹

- a. Ahli waris dari penumpang meninggal dunia berhak mendapatkan santunan Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
- b. Penumpang dengan cacat permanen berhak mendapatkan santunan Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah)
- c. Penumpang dengan perawatan dan pengobatan berhak mendapatkan santunan:
 - 1) Ganti biaya pengobatan dan perawatan dokter maksimal Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah)
 - 2) Biaya ambulan dan kendaraan pertama pada kecelakaan maksimal Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
 - 3) Biaya pertolongan pertama pada kecelakaan maksimal Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Berdasarkan uraian diatas, perusahaan angkutan tidak melakukan tanggung jawabnya terhadap penumpang dalam hal ganti rugi, hal ini dikarenakan dalam pemberian ganti rugi telah dialihkan kepada PT Jasa Raharja sebagai penanggung, hal tersebut telah ditegaskan dalam Pasal 41 ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa perusahaan angkutan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya. Penumpang yang mendapatkan ganti rugi hanya

⁸¹ Pasal 3 Ayat 2 Permenkeu No. 15/PMK.010/2017 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara

terbatas kepada penumpang yang memiliki tiket/karcis sebagai bentuk adanya perjanjian pengangkutan. Sedangkan penumpang yang tidak memiliki tiket pihak pengangkut atau perusahaan tidak memberikan santunan kepada penumpang.

3.2.3. Kelebihan dan kelemahan ganti rugi oleh pengangkut berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Berdasarkan perbandingan antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terhadap tanggung jawab dan ganti rugi oleh pengangkut sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat dijelaskan mengenai kelebihan dan kekurangan terhadap kedua aturan yang akan diberikan kepada pihak korban.

Ganti rugi pada dasarnya merupakan suatu pemenuhan tanggung jawab yang diberikan kepada pihak yang dirugikan akibat suatu peristiwa yang menyebabkan pihak tersebut mendapatkan kerugian. Sehingga dengan memberikan ganti rugi juga merupakan suatu bentuk terpenuhinya hak dan kewajiban pada perjanjian pengangkutan yang telah disepakati oleh para pihak.

Aturan ganti rugi kepada pihak korban yang dirugikan dalam kegiatan pengangkutan terdapat dalam KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai pemenuhan hak kepada pihak korban dan kewajiban dibebankan kepada pengangkut dalam hal ini perusahaan pengangkutan untuk memberikan ganti kerugian apabila terdapat keadaan yang menimbulkan kerugian dari kecelakaan kapal.

Apabila dihubungkan pemberian ganti rugi yang diberikan perusahaan pengangkutan kepada pihak korban melalui peraturan yang terdapat dalam KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran maka terdapat prinsip dalam aturan tersebut yaitu kepastian hukum. Dengan dibuatnya peraturan tersebut maka pada penyelenggaraan pengangkutan dapat dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang telah dibuat agar dapat dijalankan sesuai dengan ketentuan yang telah diatur sehingga terjaminnya hak dan kewajiban kedua pihak.

Tabel. 2 Kelebihan dan Kelemahan Ganti Rugi Pengangkut

No.	Indikator Kelebihan	KUHD	UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
1.	Ganti rugi Luka atau kematian	Apabila penumpang mendapat luka dalam kegiatan pengangkutan atau kematian yang disebabkan pihak pengangkutan maka perusahaan pengangkutan memberikan ganti kerugian untuk mengobati luka yang diterima atau memberikan ganti kerugian kepada ahli waris terhadap korban yang mengalami kematian.	Ketika penumpang mendapat luka atau bahkan meninggal dalam kegiatan pengangkutan maka perusahaan memberikan ganti kerugian melalui asuransi kepada korban sebagai tanggung jawab perusahaan pengangkutan.
2.	Hilang atau	Barang yang hilang atau	Saat barang tersebut

	rusak	rusak akibat peristiwa yang dialami ketika kecelakaan kapal pada kegiatan pengangkutan maka pihak pengangkut memberikan ganti rugi sebesar kehilangan barang atau rusaknya barang tersebut.	rusak atau hilang dalam pengoperasian kapal maka perusahaan memberikan ganti rugi melalui asuransi kepada pihak korban. Akan tetapi apabila kerusakan atau kehilangan barang tersebut 1% dari nilai (harga barang) maka perusahaan pengangkut mengganti kerugian tanpa harus diasuransikan.
3.	Keterlambatan angkutan	Keterlambatan angkutan akibat berbagai hal dalam pengangkutan sehingga menyebabkan kerugian yang diterima pihak pengirim barang, maka pengangkut mengganti kerugian atas keterlambatan angkutan. Ganti kerugian yang bayarkan sama	Ketika pengangkutan terlambat menyerahkan barang kiriman, di mana dengan keterlambatan tersebut menimbulkan kerugian, maka pengusaha pengangkutan memberikan ganti kerugian kepada pihak

		dengan harga ongkos pengiriman.	pengirim dengan membayar harag ongkos pengiriman dan dihitung juga dengan hasil yang telah diperhitungkan terhadap barang kiriman tersebut.
No.	Indikator Kelemahan	KUHD	UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
1.	Dokumen muatan berupa tiket	Tiket berupa tanda adanya perjanjian, dengannya memudahkan pendataan peserta dalam kapal. hal tersebut tidak diatur dalam KUHD, sehingga apabila terjadi kecelakaan tidak adanya dokumen sebagai pendukung pendata peserta dalam kapal.	Santunan hanya dibatasi kepada penumpang yang memiliki tiket, sedangkan penumpang tidak memiliki tiket tidak mendapatkan santunan.

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan apa yang diuraikan dalam bab hasil penelitian dan pembahasan, maka penulis akan merumuskan simpulan sebagai berikut;

1. Persamaan dan perbedaan tanggung jawab pengangkut berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
 - a. Persamaan tanggung jawab pengangkut antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:
 - 1) Kedua aturan mempunyai tujuan yang sama yaitu menjamin keselamatan dan keamanan penumpang. Di mana dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut menjamin dan menjaga keselamatan serta keamanan penumpang yang diangkut dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.
 - 2) Mengatur ganti kerugian apabila tidak diserahkannya barang angkutan baik sebagian atau seluruhnya yang disebabkan karena kerusakan atau lain hal. Selain itu pengangkut juga mengatur ganti kerugian kepada penumpang yang mengalami luka atau kematian dalam pengoperasian kapal.
 - b. Perbedaan tanggung jawab pengangkut antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:
 - 1) Dalam KUHD pengangkut bertanggung jawab atas perbuatan orang yang diperkerjakannya yaitu awak. Apabila awak kapal

melakukan perbuatan sehingga menyebabkan kerugian bagi pihak lain maka kerugian tersebut ditanggung oleh pengangkut.

- 2) Dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran perusahaan angkutan tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diakibatkan orang yang diperkerjakannya seperti nakhoda, melainkan ganti rugi akan menjadi tanggung jawab nakhoda.

2. Kelebihan dan kelemahan ganti rugi pengangkut berdasarkan KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

a. Kelebihan ganti rugi pengangkut antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran:

- 1) Dalam KUHD Mengatur bentuk ganti rugi akibat hilang atau rusaknya barang, luka atau kematian penumpang dan keterlambatan angkutan. Semua peristiwa yang menyebabkan kerugian menjadi tanggung jawab pengangkut.
- 2) Dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga menatur bentuk ganti rugi terhadap hilang atau rusaknya barang, luka atau kematian seseorang dan keterlambatan angkutan dengan mengasuransikan tanggung jawabnya kepada PT Jasa Raharja.

b. Kelemahan ganti rugi pengangkut antara KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- 1) Dalam KUHD tidak adanya aturan mewajibkan penumpang mempunyai tiket sebagai dokumen peninggal. Hal tersebut menjadikan sulitnya pada pendataan penumpang.

- 2) Dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pemberian santunan atau ganti rugi hanya dibatasi kepada penumpang yang memiliki tiket, sedangkan penumpang yang tidak memiliki tidak diberikan ganti rugi oleh perusahaan.

4.2. Saran

- 4.2.1 Diperlukannya peningkatan saran dan prasarana dalam pengangkutan, peningkatan penegakan hukum terhadap hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan kapal dan adanya regulasi dalam pembatasan umur kapal. Dengan terpenuhinya hal-hal tersebut akan memberikan dampak positif untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal.
- 4.2.2 Diperlukannya suatu aturan hukum yang lebih sistematis rinci dan jelas mengenai tanggung jawab, ganti rugi dan penyelesaian perkara kecelakaan kapal berupa hukum materil dan formil. Khususnya tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan awak kapal apabila terjadinya kecelakaan yang menyebabkan kerugian kepada para pihak tersebut. Dan juga besaran ganti rugi yang akan diberikan kepada pihak korban pada kecelakaan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ahmadi Miru, Sakka Pati (2008). *Hukum Perikatan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- A. Qirom Syamsuddin Meliala (1985). *Pokok-Pokok Hukum Perjanjian*. Yogyakarta: Liberty
- Barda Nawawi Arief, (2015). *Perbandingan Hukum Pidana Edisi Revisi*, Jakarta: Rajawali Pers. Cetakan Ke-1.
- Efrida R. Gultom, (2009). *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Literata Lintas Media.
- , (2020). *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media.
- Fernando M Manulung (2007). *Hukum Dalam Kepastian*. Bandung: Prakarsa
- J. Satrio (1999). *Hukum Perikatan Pada Umumnya*, Bandung: PT. Alumni, Cetakan Ketiga.
- Lexy J. Moleong (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandun: PT. Remaja Rodakarya.
- M. Iqbal Hasan (2002). *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Peter Mahmud Marzuki, (2010). *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, Cetakan Ke-6.
- R. Soekardo (1994). *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Rajawali
- R. Soeroso (1999). *Perbandingan Hukum Perdata*. Jakarta: Sinar Grafika.
- R.P. Suyono, (2005). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta: Penerbit PPM, Edisi Ke-3.
- Romli Atmasasmita, (2000). *Perbandingan Hukum Pidana*, Bandung: Mandar Maju.
- Setiawan (2012). *Kamus Hukum*, Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Soedjono, (1982). *Hukum Dagang, Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia*, Jakarta: Bina Aksara.
- Soejono Soekanto (2006). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.

- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, (1986). *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Soeroso (2011). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: PT. Sinar Grafika.
- Solly Lubis, (2012). *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Medan: PT Sofmedia.
- Subekti (1998). *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- . *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Jakarta: PT. Intermasa.
- Sudikno Mertokusumo, (2007). *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty.
- Sumardi Suryabrata dan A. Pitlo (2003). *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, Bandung: Citra Aditya B
- Sunaryati Hartono (1988). *Kapita Selekta Perbandingan Hukum*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Sunaryati Hartono, (1988). *Kapita Selekta Perbandingan Hukum*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Syahmin AK, (2006). *Hukum Kontrak Internasional*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Umar M. Husseyn, (2001). *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, Jakarta: Pustaka Sinar Harahap.
- Zainuddin Ali, (2004). *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.

B. Jurnal

- Pujiati, (2016). *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran (Criminal Liability Of Corporate Crime Of Shipping)*, Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan, Vol. 4, No. 1.
- Syamsudin, M. (2014). *Urgensi Pembaruan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portland Malaysia)*, Jurnal Media Hukum, Vol. 21, No. 1.
- Samuel Ronatio Adinugroho, (2018). *Anung Aditya Tjahja, Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran*, Jurnal Ilmiah Dunia Hukum, Vol. 3, No. 1.

C. Skripsi/Karya Tulis Ilmiah

- Andrea Nathaly Sitompul, (2010). *Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkutan Terhadap Peristiwa Kecelakaan Kapal (Tinjauan Putusan Mahkamah No. 973/051/XII/MP-08)*, Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, Depok.

Kiki Ristanto (2017). *Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Marketplace Online Terhadap Pelanggaran Hak Cipta Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta*, Universitas Internasional Batam.

William Andre, (2017). *Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Pada Penyandang Disabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Merak)*. Skripsi Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan.

D. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Permenkeu No. 15/PKM.010/2017 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan, Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Fery/Penyeberangan, Laut dan Udara.