

Implementasi Hukum terhadap Kewajiban Ganti Rugi Perusahaan Kapal atas Barang dalam Insiden Kecelakaan Kapal Pengangkut: Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen

Weku F. Karuntu^a; Hulman Panjaitan^b; Wiwik Sri Widiarty^c

^aMahasiswa Program Studi Hukum Program Magister Program Pascasarjana Universitas Kristen Indonesia

^{b,c}Dosen Program Studi Hukum Program Magister Program Pascasarjana Universitas Kristen Indonesia

Wekufed@gmail.com

Article History

Received: 13-7-2024

Revised: 27-7-2024

Published: 18-8-2024

Keywords:

Consumer Protection Law, Maritime Transportation, Shipping Companies

Abstract: Maritime cargo transportation is inherently fraught with risks that can cause losses to cargo owners. The goods being transported are at risk of damage or loss during the journey due to natural factors or human negligence, including ship accidents that can result in total loss. Therefore, it is crucial to explore the extent of the compensation obligations of shipping companies for transported goods under consumer protection law, as well as the application of compensation in cases of cargo ship accidents. This study employs a normative juridical method, focusing on the analysis of statutory regulations, books, journals, and relevant papers. The data collection technique utilized is library research, encompassing secondary materials. The findings of this study indicate that, first, the compensation obligations of shipping companies are in accordance with Law Number 8 of 1999 concerning Consumer Protection. From the perspective of consumer protection law, shipping companies are responsible for losses suffered by senders or third parties due to negligence in performing transportation services. This responsibility includes damage or delays in the delivery of goods. Second, in the event of a cargo ship accident, the affected parties can file an official and written claim with the shipping company, supported by valid documentation. Claim resolution is typically based on principles of kinship and deliberation but may also involve repairs to damaged goods as a form of compensation.

KataKunci:

Hukum Perlindungan Konsumen, Pengangkutan Laut, Perusahaan Kapal

Abstrak: Pengangkutan barang melalui laut tidak terlepas dari berbagai risiko yang dapat merugikan pemilik barang. Barang yang diangkut berisiko mengalami kerusakan atau kehilangan selama perjalanan akibat faktor alam atau kelalaian manusia, termasuk kecelakaan kapal yang dapat menyebabkan kerugian total. Oleh karena itu, penting untuk mengeksplorasi sejauh mana kewajiban ganti rugi perusahaan perkapalan pengangkut barang berdasarkan hukum perlindungan konsumen, serta bagaimana penerapan ganti rugi dalam kasus kecelakaan kapal pengangkut barang. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan analisis substansi peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, dan makalah terkait. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) yang mencakup bahan sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, pertama, kewajiban ganti rugi perusahaan perkapalan pengangkut barang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam perspektif hukum perlindungan konsumen, perusahaan pengangkutan barang bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pengirim atau pihak ketiga akibat kelalaian dalam pelaksanaan layanan pengangkutan. Tanggung jawab ini mencakup kerusakan atau keterlambatan pengiriman barang. Kedua, dalam kasus kecelakaan kapal pengangkut barang, pihak yang dirugikan dapat mengajukan klaim resmi dan tertulis kepada perusahaan pengangkut dengan melampirkan dokumen-dokumen yang sah. Penyelesaian klaim biasanya dilakukan berdasarkan asas kekeluargaan dan musyawarah, namun juga dapat meliputi perbaikan terhadap barang-barang yang rusak sebagai bentuk pembayaran ganti rugi.

Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan dua per tiga wilayahnya berupa perairan. Perairan Indonesia dikelilingi oleh sekitar 17.508 pulau, baik besar maupun



kecil. Kondisi geografis ini menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang memanfaatkan laut sebagai sumber kehidupan.

Posisi Indonesia yang berada di persilangan jalur laut antara Laut Asia Timur dan Laut Cina Selatan sangat strategis, sehingga mendorong berbagai jenis perdagangan maritim. Seiring berkembangnya ekonomi, transportasi memainkan peran penting dalam memajukan dan memfasilitasi perdagangan, baik di dalam negeri maupun internasional, memastikan kelancaran aliran barang dari daerah produksi ke konsumen. Menurut Purwosutjipto, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, di mana pengangkut berkomitmen untuk mengangkut barang dan/atau orang dari satu tempat ke tujuan tertentu dengan aman, sementara pengirim setuju untuk membayar biaya angkut.

Dari definisi ini, dapat dilihat bahwa tujuan pengangkutan adalah memindahkan barang dari asal ke tujuan untuk mencapai dan meningkatkan efisiensi serta manfaatnya. Pengangkutan laut berfungsi sebagai sarana untuk memfasilitasi aktivitas ekonomi dan bertindak sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pertumbuhan daerah, terutama di wilayah yang kaya sumber daya alam namun belum berkembang, sehingga berkontribusi pada pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.

Mengingat meningkatnya mobilitas barang dan untuk mendukung ekonomi yang semakin berkembang, ada beberapa aspek penting yang perlu diperhatikan oleh perusahaan angkutan laut. Menurut Pasal 38 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008, perusahaan angkutan wajib mengangkut barang, terutama pos, sesuai dengan perjanjian pengangkutan. Ketentuan ini memastikan bahwa perusahaan angkutan tidak mendiskriminasi pengguna jasa angkutan yang telah memenuhi persyaratan perjanjian yang disepakati. Perjanjian ini harus disertai dengan dokumen pengangkutan sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 38 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Perjanjian tersebut dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan, termasuk Bill of Lading dan Manifest, sesuai dengan Pasal 38 ayat (2) UU No. 17 Tahun 2008. Untuk menjamin kelancaran pengiriman barang, Pasal 40 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 menyatakan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang. Selain itu, Pasal 40 ayat (2) menetapkan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang tercantum dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian pengangkutan. Perusahaan angkutan laut juga wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana disebutkan dalam Pasal 41 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 dan menyediakan asuransi perlindungan dasar penumpang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam pengangkutan laut, khususnya pengangkutan barang, risiko selalu ada. Pemilik barang menghadapi risiko bahwa barang mereka mungkin berkurang, hilang, rusak selama pengangkutan, musnah, atau terkena faktor lain. Ini menimbulkan kekhawatiran signifikan bagi pelaku usaha yang menggunakan kapal sebagai moda transportasi. Risiko ini bisa disebabkan oleh faktor alam atau kesalahan manusia. Kecelakaan selama pengangkutan dapat menyebabkan hilangnya seluruh barang. Menurut laporan KNKT, pada tahun 2022, terjadi 13 kecelakaan pelayaran, menunjukkan bahwa kecelakaan merupakan risiko nyata bagi pelaku usaha dan masyarakat yang menggunakan kapal untuk pengangkutan barang.

Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban utama pengangkut meliputi:

- a. Menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan aman.
- b. Merawat, memelihara, dan menjaga barang atau penumpang yang diangkut dengan baik.
- c. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak, dan tepat waktu.
- d. Menurunkan penumpang di pelabuhan tujuan dengan baik.

Namun, pengangkut memiliki pengecualian jika sebagian atau seluruh barang tidak diserahkan atau rusak akibat:

- a. Peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari.
- b. Sifat, kondisi, atau cacat barang itu sendiri.
- c. Kesalahan atau kelalaian pengirim.

Oleh karena itu, perusahaan perkapalan harus memastikan semua persyaratan yang diperlukan terpenuhi, termasuk mengajukan permohonan tertulis kepada syahbandar, melengkapi pernyataan kapten, dan menyediakan bukti kewajiban kapal lainnya. Untuk meminimalisir risiko, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 15 Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, perusahaan jasa pengurusan transportasi wajib mengasuransikan barang dan/atau tanggung jawabnya. Menurut Pasal 41 dari peraturan yang sama, asuransi ini dibagi menjadi asuransi wajib dan asuransi pilihan. Asuransi wajib mencakup keselamatan dan keamanan penumpang, pengangkatan kerangka kapal, dan asuransi ganti rugi pencemaran dari kapal. Asuransi pilihan dapat meliputi asuransi lambung kapal dan/atau asuransi permesinan.

Pelaku usaha yang menggunakan perusahaan perkapalan untuk mengangkut barang pada dasarnya adalah konsumen. Menurut Pasal 1 angka 2 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, konsumen adalah setiap orang yang menggunakan barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, atau makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan.

Pasal 19 UU yang sama memberikan tanggung jawab kepada pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang, penggantian barang dan/atau jasa yang setara nilainya, perawatan kesehatan, dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah deskriptif dengan pendekatan yuridis normatif. Penelitian ini mengkaji hukum melalui analisis bahan pustaka dan data sekunder terkait obyek penelitian, dengan fokus pada pendekatan peraturan perundang-undangan untuk menganalisis ketentuan hukum yang relevan. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan konseptual untuk menjelaskan prinsip-prinsip hukum yang ada dalam doktrin dan pandangan sarjana. Data yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer seperti peraturan perundang-undangan nasional (Pasal 1 ayat UUPK), bahan hukum sekunder berupa tulisan ahli dan jurnal, serta bahan hukum tersier yang memberikan dukungan tambahan melalui penelusuran di internet. Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan penelitian kepustakaan untuk menyusun secara sistematis bahan-bahan yang relevan dan memberikan analisis preskriptif untuk merumuskan pedoman dan kaidah dalam menanggapi masalah hukum yang dihadapi (Pasal 468 dan 470a KUHD).

Kerangka teori yang digunakan dalam penelitian ini menyoroti konsep kepastian hukum (Pasal 1365 KUHPerdara) dan pertanggungjawaban hukum. Kepastian hukum dianggap penting karena menjamin bahwa hukum harus jelas, pasti, dan adil dalam penerapannya. Konsep ini dianalisis dengan mengacu pada keamanan hukum yang memberikan prediktabilitas dalam perilaku hukum, serta perlindungan terhadap hak-hak individu. Sementara itu, pertanggungjawaban hukum menekankan pada kewajiban seseorang untuk bertanggung jawab atas perbuatannya, baik berdasarkan kesalahan maupun tanggung jawab mutlak. Kerangka konsep yang dikaji meliputi perlindungan konsumen (Pasal 1 ayat UUPK), perjanjian pengangkutan laut (Pasal 468 KUHD), kecelakaan kapal (Pasal 1 angka 1 PP No. 9 Tahun 2019), dan perjanjian asuransi (Pasal 246 KUHD), yang menjadi landasan

untuk menjelaskan dan menganalisis aspek-aspek hukum yang relevan dalam konteks penelitian ini.

Analisis dan Diskusi

Pengaturan mengenai kewajiban ganti rugi pada perusahaan pengangkut barang mengacu pada perspektif hukum Perlindungan Konsumen, yang memiliki dua aspek utama. Pertama, perusahaan pengangkut wajib memastikan keamanan dan keselamatan pelayaran dengan mematuhi prosedur dan aturan yang ditetapkan, demi mencegah risiko kerugian bagi pengirim atau pihak ketiga akibat kelalaian dalam layanan pengangkutan, seperti keterlambatan atau kerusakan barang. Kedua, berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, perusahaan kapal bertanggung jawab secara mutlak (*strict liability*) dalam kasus kecelakaan di laut, yang berarti mereka harus memberikan kompensasi kepada pihak yang terkena dampak tanpa harus membuktikan kesalahan, kecuali jika terdapat bukti yang menunjukkan sebaliknya. Prinsip ini tidak hanya memastikan kompensasi tepat waktu bagi korban kecelakaan kapal, tetapi juga mendorong kepatuhan terhadap peraturan yang vital bagi keamanan masyarakat. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen di Indonesia memberikan perlindungan yang luas, tidak hanya kepada konsumen individual tetapi juga kepada masyarakat umum. Ini mencakup hak-hak konsumen untuk informasi yang jujur, pilihan produk atau layanan yang sesuai, dan kompensasi jika terjadi kerugian atau ketidaksesuaian. Undang-undang ini juga mengatur tanggung jawab pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh barang atau jasa yang mereka sediakan, serta tata cara penyelesaian sengketa yang adil antara konsumen dan pelaku usaha. Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 secara khusus menegaskan tanggung jawab ini, menjadikannya landasan hukum yang penting dalam melindungi hak-hak konsumen dan menegaskan kewajiban pelaku usaha untuk menyediakan barang atau jasa yang aman dan sesuai dengan standar yang dijanjikan.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen menegaskan komitmen untuk melindungi hak-hak konsumen dalam berbagai aspek konsumsi, sejalan dengan nilai-nilai Pancasila dan UUD 1945. Ini tercermin dalam ketentuan *Burgerlijk Wetboek* (BW) atau Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mengatur perlindungan konsumen, termasuk hak untuk informasi yang jelas dan benar serta perlindungan hukum jika terjadi masalah dalam penggunaan produk atau jasa. Pasal 44 ayat (3) UU Perlindungan Konsumen memberikan mandat kepada lembaga swadaya masyarakat untuk melakukan edukasi, memberikan nasihat, dan mendukung konsumen dalam memperjuangkan hak mereka, dengan tujuan menjaga integritas dan kualitas pelayanan. Dalam konteks transportasi laut, hak-hak konsumen juga dilindungi oleh UU Pelayaran, KUHPerdata, dan KUHD, serta peraturan internasional yang relevan, seperti *The Hague Rules*. Proses klaim ganti rugi atas kerusakan barang selama pengangkutan diatur oleh KUHD Pasal 472, dimulai dengan pengumpulan bukti dan pengajuan surat tuntutan ganti rugi yang harus memenuhi ketentuan waktu yang ditetapkan. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) memfasilitasi penyelesaian sengketa melalui mediasi, arbitrase, atau melalui peradilan, untuk memastikan perlindungan yang adil bagi konsumen sesuai dengan hukum yang berlaku.

Ganti rugi dalam konteks kecelakaan kapal mencakup berbagai situasi bencana atau musibah selama pelayaran, seperti kapal karam, kapal kandas, atau tubrukan kapal. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur definisi dan aspek terkait kecelakaan kapal dalam Pasal 245 hingga 249. KUHD juga mengatur tentang "kerugian laut", termasuk tubrukan kapal, yang didefinisikan dalam Pasal 534 hingga 544a sebagai tabrakan antara kapal-kapal atau kapal dengan objek lain di laut. Penyebab kecelakaan kapal meliputi faktor seperti kapasitas angkutan yang berlebihan, pengawasan yang kurang, kondisi cuaca buruk, dan pelanggaran terhadap standar keselamatan. Proses penyelesaian ganti rugi melibatkan

pertanggungjawaban pengangkut terhadap penumpang dan barang, dengan faktor manusia, alam, dan prasarana kapal yang berkontribusi pada kejadian tersebut.

Dalam konteks aktivitas pelayaran, aturan mengenai kelaikan kapal menjadi krusial karena harus memenuhi standar keselamatan, pencegahan pencemaran, dan kesejahteraan awak serta penumpang, seperti yang diatur dalam Pasal 1 ayat (33) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kondisi “laik laut” ini juga mencakup persyaratan material, konstruksi, permesinan, dan perlengkapan radio serta elektronika, yang diverifikasi melalui sertifikat setelah pemeriksaan. Tanggung jawab nakhoda mencakup menjaga keamanan selama pelayaran, menegakkan disiplin di kapal, serta mencatat dan memeriksa kejadian seperti kecelakaan di kapal. Dalam konteks hukum, penyelesaian sengketa terkait tubrukan kapal mengacu pada Prinsip Traktat Brussel 1910, di mana tanggung jawab kolektif pemilik kapal dan pengusaha kapal harus ditentukan sesuai tingkat kesalahan masing-masing pihak, sebagaimana diatur dalam Pasal 535 hingga 537 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Penyelesaian sengketa melalui peradilan menjadi penting dalam kasus tubrukan kapal, sesuai dengan Pasal 543, yang mengatur bahwa penggugat dapat mengajukan gugatan di hadapan hakim yang berwenang di wilayah tempat kecelakaan terjadi atau tempat pendaftaran kapal tergugat. Proses ini melibatkan persyaratan dokumentasi yang ketat, seperti Laporan Kecelakaan Kapal dan Berita Acara Pendataan, yang harus disiapkan oleh nakhoda dan syahbandar sebelum diteruskan ke Mahkamah Pelayaran.

Mahkamah Pelayaran memiliki wewenang untuk memeriksa semua pihak yang terlibat dalam kecelakaan kapal sebagai saksi, serta untuk memanggil individu lain yang relevan untuk memberikan keterangan. Pentingnya pengumpulan bukti yang otentik dan kesaksian yang akurat menjadi fokus utama dalam memastikan keadilan dalam penyelesaian sengketa maritim, yang sering kali melibatkan klaim ganti rugi yang signifikan atas kerugian yang timbul akibat tubrukan kapal.

Mahkamah Pelayaran memiliki peran krusial dalam menangani laporan kecelakaan kapal melalui proses pemeriksaan awal dan lanjutan. Pada tahap awal, pemeriksaan bertujuan untuk mengumpulkan bukti yang memenuhi syarat untuk kemudian dilanjutkan ke tahap lanjutan. Menurut Pasal 373a KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran ditugaskan untuk memeriksa kasus-kasus di mana nakhoda, pemimpin kapal, atau perwira kapal dituduh melakukan kesalahan terhadap kapal, muatan, atau penumpang. Mahkamah ini berwenang untuk memberikan sanksi administratif, seperti peringatan tertulis atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut, jika terbukti bahwa awak kapal tidak memenuhi syarat untuk bertugas di posisi tertentu selama maksimal dua tahun.

Pasal 251 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menegaskan bahwa Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan. Meskipun tidak berada dalam lingkungan peradilan umum, Mahkamah ini memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap kecelakaan kapal guna mengidentifikasi faktor-faktor penyebabnya serta menilai apakah terdapat kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan. Meskipun hanya memiliki yurisdiksi atas sanksi administratif, Mahkamah Pelayaran memiliki peran penting dalam menegakkan keamanan dan kepatuhan hukum dalam industri pelayaran di Indonesia.

Tanggungjawab perusahaan kapal terhadap kecelakaan kapal diatur dalam Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD. Pasal 536 menegaskan bahwa pengusaha kapal yang melakukan kesalahan bertanggung jawab penuh atas kerugian yang timbul akibat tabrakan kapal. Sementara itu, Pasal 538 menjelaskan bahwa jika sebuah kapal yang sedang ditarik menabrak karena kesalahan kapal yang menariknya, maka pengusaha kapal dari kedua kapal bertanggung jawab secara bersamaan atas kerugian yang ditimbulkan. Penting untuk mengidentifikasi dan mengantisipasi kesalahan manusia dalam upaya mencegah kecelakaan

kapal di laut. International Safety Management Code (ISM) mengatur standar internasional untuk manajemen keselamatan operasional kapal guna mengurangi risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan. Perusahaan pelayaran wajib memiliki seorang Designated Person Ashore (DPA) yang bertanggung jawab atas keselamatan perusahaan dan berhubungan langsung dengan pimpinan perusahaan.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) memiliki peran dalam melakukan investigasi terhadap kecelakaan kapal untuk mencegah kecelakaan serupa di masa depan. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KNKT melakukan penyelidikan untuk menganalisis faktor-faktor penyebab kecelakaan tanpa menentukan kesalahan atau kelalaian. KNKT memiliki wewenang untuk memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan bukti, meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan, dan memberikan rekomendasi keselamatan transportasi. Dengan demikian, upaya hukum dan investigasi yang dilakukan terhadap kecelakaan pengangkutan laut bertujuan untuk memastikan keamanan pelayaran dan menghindari kerugian yang lebih besar akibat kecelakaan kapal di laut.

Aspek hukum dalam ganti rugi terhadap kecelakaan kapal barang di laut diatur oleh Buku II KUHD, yang mengkaji perusahaan pengangkut dalam dua konteks: sebagai subjek yang mengoperasikan kapal dan sebagai objek yang diangkut. Pasal 320 KUHD menetapkan bahwa pengusaha kapal adalah pihak yang mengoperasikan kapal laut, baik mereka yang memiliki kapal sendiri maupun yang mengelola kapal untuk kepentingan pengiriman. Pengusaha kapal bertanggung jawab atas tindakan hukum yang dilakukan oleh kru kapalnya. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak secara spesifik mendefinisikan perusahaan perkapalan atau pengusaha kapal, tetapi mengakui mereka sebagai agen umum. Pasal 321 KUHD memuat tanggung jawab perusahaan pengangkut terhadap kerugian yang disebabkan oleh kru kapal, baik pekerja tetap maupun sementara, dalam pelaksanaan tugas mereka. Tanggung jawab ini mencakup perlindungan terhadap barang atau orang yang diangkut selama proses pengiriman, dengan pengecualian terhadap kejadian tidak terduga atau keadaan memaksa, serta kelalaian dari pihak pengirim sendiri. Pasal 468 KUHD menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian barang yang diangkut, kecuali jika disebabkan oleh keadaan memaksa, sifat atau cacat barang itu sendiri, atau kelalaian si pengirim. Tanggung jawab pengangkut juga meliputi perlindungan terhadap peralatan yang digunakan dalam pengangkutan. Selain itu, dalam kasus tubrukan kapal, tanggung jawab pengangkut diatur oleh Pasal 535-538 KUHD, yang menetapkan siapa yang bertanggung jawab tergantung pada penyebab dan kesalahan yang terjadi dalam kejadian tersebut.

Aspek hukum dalam ganti rugi terhadap kecelakaan kapal barang di laut diatur secara rinci dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terutama melalui Pasal 40 hingga Pasal 41. Pasal 40 ayat (1) menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkutnya. Selanjutnya, Pasal 40 ayat (2) menegaskan tanggung jawab perusahaan tersebut terhadap muatan kapal sesuai dengan ketentuan yang tertera dalam dokumen muatan atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Pasal 41 ayat (3) mewajibkan perusahaan angkutan di perairan untuk mengasuransikan tanggung jawab mereka sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, termasuk perlindungan dasar untuk penumpang umum.

Di samping itu, Pasal 54 juga mengatur bahwa penyedia jasa angkutan multimoda harus mengasuransikan tanggung jawab mereka. Asuransi laut memiliki peranan penting dalam perlindungan terhadap risiko yang melibatkan kapal dan muatannya, baik dari ancaman alamiah seperti badai dan kabut tebal, maupun ancaman yang disebabkan oleh manusia seperti perompakan dan pemberontakan awak kapal. Polis asuransi laut juga harus

memenuhi syarat-syarat yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), termasuk tanggal ditutupnya pertanggunggaan, deskripsi yang jelas tentang barang yang dipertanggunggaan, jumlah uang yang dipertanggunggaan, serta risiko yang ditanggung oleh penanggung.

Asuransi laut ini meliputi tidak hanya perairan laut tetapi juga perairan darat seperti sungai dan danau, sehingga menawarkan perlindungan komprehensif terhadap berbagai jenis risiko transportasi. Dalam konteks asuransi laut, polis ini menjadi dokumen hukum yang esensial karena mencatat hak dan kewajiban antara pihak tertanggung dan penanggung, serta semua ketentuan yang relevan yang mempengaruhi pelaksanaan perjanjian asuransi.

Kesimpulan Hasil Penelitian

Penelitian ini menghasilkan dua poin. Pertama, pengaturan mengenai kewajiban ganti rugi pada Perusahaan Perkapalan Pengangkut Barang sesuai dengan perspektif hukum Perlindungan Konsumen berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam perspektif ini, perusahaan pengangkutan barang memiliki tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim atau pihak ketiga akibat kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan. Tanggung jawab ini mencakup kerugian seperti keterlambatan pengiriman atau kerusakan barang. Kedua, ganti rugi dapat diterapkan dalam kasus kecelakaan Kapal Pengangkut Barang. Jika kapal mengalami kecelakaan, pihak yang terdampak dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pengangkut dengan menyertakan dokumen-dokumen yang sah sebagai bukti. Penyelesaian klaim umumnya dilakukan berdasarkan prinsip kekeluargaan dan musyawarah, termasuk perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dianggap bahwa pengangkut telah memenuhi kewajibannya untuk membayar ganti rugi.

Referensi

- Abdul Kadir Muhammad. (2004). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Abdulkadir Muhammad. (2011). *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: Penerbit Citra Aditya Bakti.
- Adnandaka Nurvigya. (2015). Menelaah Waktu Terjadinya Resiko (Kehilangan/Kerusakan Barang) dalam Praktik Proses Pengangkutan laut. *Gema*, XXVII(50), Pebruari-Juli.
- Ahmad Miru & Sutomo. (2010). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Raja Wali Pers.
- Amiek Soemarmi, dkk. (2019). Konsep Negara Kepulauan dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum*, 48(3), Juli.
- Annisa Rizky Julieta & Made Maharta Yasa. (2023). Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran dan Panama di Indonesia. *Jurnal Kertha Desa*, 11(3).
- Az. Nasution. (2014). *Hukum Perlindungan Konsumen: Suatu Pengantar*. Jakarta: Diadit Media.
- Bird, F. Jr., & Germain, G. L. (1990). *Practical Loss Control Leadership*. USA: Institute Publishing.
- Busya Azheri. (2011). *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandatory*. Jakarta: Raja Grafindo Press.
- Departemen Kehakiman RI. (1994). *Naskah Akademik Peraturan Perundang-undangan tentang Pelayaran*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional.
- Elfrida R. Gultom. (2020). *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- H.K Martono & Eka Budi Tjahjono. (2011). *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*. Bandung: Mandar Maju.

- H.M.N Purwosutjipto. (1989). *Pengertian Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*. Jakarta.
- Hulman Panjaitan. (2021). *Hukum Perlindungan Konsumen: Reposisi dan Penguatan Kelembagaan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen*. Jakarta: Jala Permata Aksara.
- Hussyen Umar. (2001). *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku II*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Janus Sidabalok. (2006). *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Jurian Runtukahu. (2016). Tanggung Jawab Polisi Perairan dalam Penegakan Hukum di Wilayah Laut Teritorial Republik Indonesia. *Lex et Societatis*, IV(1), Januari.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2008). *Laporan Analisa Trend Kecelakaan Laut 2003-2008*. Jakarta: Departemen Perhubungan Laut.
- Mahkamah Pelayaran. (2009). *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*. Jakarta: Mahkamah Pelayaran.
- Miru Ahmadi & Yodo Sutarman. (2008). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Nasution, A. Z. (n.d.). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Daya Widya.
- Noviana Annisa. (2020). Tanggung Jawab Pengangkut atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelamnya Kapal KLM Pulau Bontong berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi Kasus: Putusan Nomor 804/Pdt.G/2017/PN JKT. SEL). *Jurnal Hukum Adigama*, 3(1), Juli.
- Radiks Purba. (1998). *Asuransi Angkutan Laut*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Retno Yuniyanti. (2008). Tinjauan Hukum Mengenai Ganti Rugi Sebagai Pertanggungjawaban Dalam Perbuatan Melawan Hukum (Studi Kasus Mengenai Kasus Filiana Andalusia Melawan PT. Telekomunikasi Seluler). Skripsi. Universitas Indonesia.
- Ridhwan Mustajab. (2023). Terdapat 13 Kecelakaan Pelayaran di Indonesia pada 2022. *Data Indonesia*. Diakses 14 Juni 2023, dari <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/terdapat-13-kecelakaan-pelayaran-di-indonesia-pada-2022>
- Sendy Anantyo. (2012). Pengangkutan Melalui Laut. *Diponegoro Law Review*, 1(4).
- Sendy Anantyo, dkk. (2012). Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan pada Pengangkutan Melalui Laut. *Diponegoro Law Review*, 1(4).
- Sigit Wibowo. (2008). Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dengan Penerapan Product Liability. *Jurnal Media Hukum*, 15(1), Juni.
- Sylvia Fransiska Tan. (1988). *Pertanggungjawaban Penumpang pada Kecelakaan Kapal di Perairan Pedalaman Kalimantan Barat*. Depok: Universitas Indonesia.
- Tjahjo Willis Gerilyanto. (2010). *Slide Etika Persidangan dan Metode Penulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*. Jakarta: Mahkamah Pelayaran.
- Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.