

BAB II

TINJAUAN UMUM

2.1 Tinjauan tentang Tanggung Jawab Hukum

2.1.1 Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatu bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Di dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.¹ Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.²

Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggung jawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggung jawaban.³

Ridwan Halim mendefinisikan tanggung jawab hukum sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu

¹ Andi Hamzah, Kamus Hukum, (Ghalia Indonesia, 2005.)

² Soekidjo Notoatmojo, Etika dan Hukum Kesehatan, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm

³ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, Perlindungan Hukum bagi Pasien, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm 48.

merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Pandangan umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu yang tidak menyimpang dari suatu peraturan yang sudah ditetapkan.⁴

Sedangkan Purbacaraka berpendapat bahwa tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan tiap orang untuk menggunakan hak atau /dan melaksanakan kewajibannya. Ditegaskan, setiap pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan secara tidak sesuai maupun yang dilakukan secara sesuai pada dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggung jawaban, demikian juga untuk pelaksanaan kekuasaan.⁵

Secara etimologis, tanggung jawab hukum atau *liability* seringkali dipertukarkan dengan *responsibility*. Dalam *Black Law Dictionary* menyatakan bahwa terminologi *liability* memiliki makna yang luas. Pengertian legal *liability* adalah *a liability which courts recognize and enforce as between parties*.⁶

Liability merupakan istilah hukum yang meluas yang menunjuk hampir semua karakter resiko atau tanggung jawab, yang pasti yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual dan potensial seperti kerugian, ancaman,

⁴ Khairrunisa, Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi, Medan, 2008, hal 4

⁵ Purbacaraka, Perihal Kaedah Hukum, Citra Aditya Bandung, 2010, hal 37

⁶ Soekidjo Notoatmojo, Etika dan Hukum Kesehatan, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, h. 55.

kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang dengan segera atau pada masa yang akan datang.

Responsibility berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas kewajiban, dan termasuk putusan, ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggungjawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah liability menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, sedangkan responsibility menunjuk pada pertanggung jawaban politik.⁷

Konsep tanggung jawab hukum berubungan dengan konsep kewajiban hukum, bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan.⁸ Tanggung jawab hukum dapat dibedakan atas pertanggungjawaban individu dan pertanggungjawaban kolektif. Pertanggungjawaban individu adalah tanggung jawab seseorang atas pelanggaran yang dilakukannya sendiri, sedangkan pertanggungjawaban kolektif adalah tanggung jawab seorang individu atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.⁹

⁷ Ridwan H.R, Hukum Administrasi Negara, UII Press, Yogyakarta, 2002, h. 249-250.

⁸ Titik Triwulan dan Shinta, Perlindungan Hukum Bagi Pasien, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, h. 48.

⁹ *ibid*

Konsep pertanggungjawaban hukum pada dasarnya terkait, namun tidak identik dengan konsep kewajiban hukum. Seorang individu secara hukum diwajibkan untuk berperilaku dengan cara tertentu, jika perilakunya yang sebaliknya merupakan syarat diberlakukan tindakan paksa. Namun tindakan paksa ini tidak mesti ditujukan teradap individu yang diwajibkan “pelaku pelanggaran” namun dapat ditujukan kepada individu lain yang terkait dengan individu yang pertama dengan cara yang ditetapkan oleh tatanan hukum. Individu yang dikenai sanksi dikatakan “bertanggung jawab” atau secara hukum bertanggung jawab atas pelanggaran.¹⁰

2.1.2 Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut, atau udara).¹¹

Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, ialah: prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*), prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption*

¹⁰ Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni*, Nusamedia, Bandung, 2008, h. 136

¹¹ E. Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 19.

of liability principle), prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*).¹²

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan.¹³

Dalam hukum pengangkutan, dikenal beberapa prinsip-prinsip tanggung jawab untuk pengangkut. Prinsip-prinsip ini berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti kerugian pada pengguna jasa pengangkutan di perairan. Prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut adalah¹⁴ :

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

Dalam prinsip tanggung jawab hukum berdasarkan adanya kesalahan tersebut juga diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum perdata tentang Perbuatan Melawan Hukum, berbunyi : “tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.”

¹² Ibid. hlm 19

¹³ Ridwan Khairandy, Pengantar Hukum Dagang. hlm 184-185.

¹⁴ Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), h. 65.

Definisi tersebut memberi pengertian bahwa perbuatan melawan hukum ini tidak hanya perbuatan positif, tetapi juga perbuatan negatif yang meliputi tidak berbuat sesuatu yang seharusnya menurut hukum orang harus berbuat. Pengertian kesalahan disini adalah pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian. Adapun yang menjadi ukuran atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak melakukan sesuatu.¹⁵

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan antara lain dianut oleh Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dalam kaitannya dengan tanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya. Pasal 4 ayat (2) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pelayaran menentukan bahwa jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d, bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan diperairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.¹⁶

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

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*preumption of liability*), tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas

¹⁵ Prinsip Tanggung Jawab Hukum (on-line), tersedia di : <http://e-journal.uajy.ac.id/16797/3/HK118322.pdf>

¹⁶Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 4 ayat (2)

segala kerugian yang timbul, akan tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak tergugat.

Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan bukan pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam Undang-Undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD (kitab Undang-Undang Hukum Dagang) menganut prinsip tanggung jawab praduga.¹⁷ Dalam ketentuan Pasal 468 ayat (2) kitab Undang-Undang Hukum Dagang berbunyi :

“Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali ia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya¹⁸”

Dengan demikian bahwa prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah asas, namun prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian yang artinya pengangkut bertanggung jawab atas

¹⁷ *Ibid.* h 8.

¹⁸ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pasal 468 ayat (2)

setiap kerugian yang timbul dalam pelaksanaan pengangkutan, akan tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah atau lalai maka ia akan dibebaskan dari tanggung jawab.

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak ini sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut. Dengan begitu para ahli membedakan kedua terminologi diatas¹⁹. Ada pendapat mengatakan tanggung jawab mutlak ini adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Tetapi aada pengecualian yang memungkinkan dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan faktor *majure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualian. Prinsip tanggung jawan mutlak dalam tanggung jawab pelaku usaha atas produk dan jasa yang mengecewakan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Dalam hal ini konsumen hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan pelaku usaha dan usaha dan kerugian yang dideritanya.²⁰

¹⁹ Shidarta, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, (Jakarta: PT Grasindo, 2000) h 63.

²⁰ *Ibid.* h 8.

2.2 Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut

2.2.1 Pengertian tentang Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut dimana kegiatan usahanya sangat luas bidangnya serta memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam dan luar negeri termasuk didalam usahanya memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen.²¹

Terdapat beberapa pengertian pengangkutan menurut para ahli yaitu: H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²²

Menurut Sution Usman Adji, bahwa pengangkutan adalah : “Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”.²³

²¹ Pengangkutan Barang Melalui Laut (on-line), tersedia di : <http://repository.stimart-amni.ac.id/1446/2/BAB%20II%20Rev%202.pdf>

²² Purwosutjipto, *op.cit.* h. 1

²³ Sutiono Usman Adji, et. Al., “Hukum Pengangkutan Di Indonesia”, (Bandung: Rineka Citra, 1990,) h. 6.

Dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (yang selanjutnya disebut UU Pelayaran) menyebutkan pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Selain pengertian dari angkutan di perairan juga terdapat istilah-istilah penting dalam pengangkutan laut yaitu²⁴ :

- a) Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- b) Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan yang meliputi waduk, rawa, anjir, kanal.
- c) Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan.²⁵

Dalam pengertian perdagangan pengangkutan laut dapat dianggap sebagai suatu kegiatan dari kesibukan yang bertujuan mempertinggi arti dan kegunaan suatu barang dengan jalan memindahkan barang tersebut dari suatu pulau (negara) ke pulau (negara) lain.²⁶

Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dapat diartikannya yaitu memindahkan barang-barang produksi dan barang perdagangan ke tempat konsumen dan sebaliknya bagi para produsen pengangkutan

²⁴ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 1

²⁵ *Ibid.* h 12.

²⁶ *Ibid.* h 11

barang pengangkut barang memungkinkan mereka memperoleh bahan-bahan yang mereka perlukan untuk memproduksi barang.²⁷

Mengenai definisi pengangkutan secara umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang dinyatakan dalam Pasal 466 dikatakan bahwa : “Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan perjanjian lainnya mengikatkan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya barang yang seluruhnya barang atau sebagian melalui lautan”.²⁸ Kemudian dalam Pasal 521 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyatakan: “Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan baik dengan perjanjian lain mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.²⁹

2.2.2 Syarat dan Prosedur Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut

Menurut Pasal 309 ayat (1) dan (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan : Kapal adalah segala alat-alat berlayar , bagaimanapun disebutnya dan sifatnya , kecuali apabila ditentukan atau

²⁷ Pengertian Pengangkutan (on-line), tersedia di : https://repository.uksw.edu/bitstream/123456789/20929/2/T1_312017016_BAB%20II.pdf

²⁸ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pasal 466

²⁹ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pasal 521

diperjanjikan lain , maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal.³⁰ Kapal laut ada 2 jenis yaitu :

1. Kapal Laut, yaitu setiap alat pengangkutan yang digunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.
2. Kapal Laut Niaga, yaitu kapal yang melakukan pengangkutan barang-barang banyak sekali jenisnya karena jenis-jenis barang niaga yang harus diangkut oleh kapal tidak ada pembatasan, sehingga kapal yang mengangkutnya pun berbeda-beda jenisnya, dan ada juga yang mengangkut penumpang.³¹

Sesuai dengan Pasal 53 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan secara jelas identitas kapalnya.³² Dilihat dari Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian secara tegas diatur dalam Pasal 1 angka 2 yaitu : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.³³

Dalam Pasal 310 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang baik dalam ayat (1) maupun ayat (2) dikatakan bahwa kapal-kapal laut adalah kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di lautan. Sejalan dengan pengertian kapal laut yang dimaksud diatas, diatur pula dalam Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran Kapal

³⁰ *Ibid. Pasal 309 ayat (1) dan (2)*

³¹ Muhamad Amin, Juftrin, "Peranan Pengangkutan Laut Sebagai sarana Transportasi Masyarakat Indonesia". *Jurnal Fundamental*, Vol. 9 No. 2 (Juli-Desember 2020), h. 7.

³² *Ibid. Pasal 53. h 14*

³³ *Ibid. Pasal 1 ayat (2)*

Laut, dibedakan jenis kapal diantaranya pengertian tentang kapal laut, yaitu setiap alat pengangkutan yang digunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut. Perbedaan status hukum antara kapal yang terdaftar dan yang tidak terdaftar adalah mengenai penentuan status hukum kapal sebagai "barang bergerak atau barang tidak bergerak". Untuk membedakan hal ini sesuai dengan Pasal 45 Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992, mengatakan bahwa sebelum digunakan dalam pelayaran setiap kapal wajib diukur dan pengukuran sebagaimana dimaksud, diterbitkan surat ukur untuk kapal. Keberangkatan kapal diizinkan oleh syahbandar pelabuhan setempat, setelah pengangkut memenuhi semua persyaratan administratif berdasarkan ketentuan hukum administrasi negara (hukum publik). Dalam hal ini aspek hukum publik mempengaruhi keberlakuan hukum perdata. Dengan kata lain, keberlakuan hukum publik lebih diutamakan dari pada keberlakuan hukum perdata. Bagaimanapun pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan memaksakan keberangkatan kapal sebagai pelaksanaan perjanjian, apabila syahbandar tidak memberi izin berlayar, perjanjian pengangkutan laut tidak dapat dilaksanakan.³⁴

Walaupun pengirim tidak wajib membayar biaya pengangkutan lebih dahulu, kebiasaan yang diikuti adalah bahwa setelah barang dimuat dalam kapal, pengirim harus membayar biaya pengangkutan kepada pengangkut. Dengan diikutinya kebiasaan ini, maka dalam pengangkutan

³⁴ *Ibid.* Pasal 310 ayat (1) dan (2)

barang dan pengangkutan penumpang biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu, sebelum keberangkatan kapal. Jika pembayaran itu dilakukan sebelumnya, itu dianggap sebagai persekot biaya pengangkutan yang harus diperhitungkan setelah muatan barang diterima oleh penerima di tempat tujuan. Tetapi pengangkut tidak mempunyai hak retensi atas muatan barang, jika ia tidak memperoleh pembayaran biaya pengangkutan dari penerima (Pasal 493 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).³⁵

2.2.3 Perbedaan Antara Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut, Darat, Dan Udara

a. Pengangkutan Darat

Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya. Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut Miro, Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi:³⁶

1. Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
2. Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP),

³⁵ *Ibid.* Pasal 493

³⁶ *Op.cit hal.28*

transportasi antar-kota antara-provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Berdasarkan komponen prasarana transportasi terdiri dari dua kelompok, yaitu:³⁷

1. Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara, dan jalan khusus. 2. Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti:

- Terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus, dll.)
- Terminal jalan rel yaitu stasiun kereta api
- Terminal jalan khusus seperti gudang dll.

Pengangkutan di darat pengaturannya terdapat dalam Ordonansi Lalu Lintas di Jalan Umum atau *Wegverkeersordonnantie*. Pada peraturan tersebut memberikan peraturan-peraturan untuk lalu lintas di jalan umum, yakni seperti mengenai tanggung jawab pengangkut ditetapkan dalam Pasal 28 ayat (1) bahwa “seorang pemilik atau pengusaha sebuah kendaraan umum bertanggung jawab untuk tiap kerugian yang diderita oleh seorang penumpang atau kerusakan pada barang yang diangkutnya, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa kerugian atau kerusakan itu tidak dapat disebabkan karena kesalahan pengangkut atau bukan disebabkan oleh orang-orang yang bekerja padanya”. Dengan demikian

³⁷ *Op,cit hal.28*

setiap kerugian atau kerusakan pada barang yang ditimbulkan dalam pengangkutan, oleh undang-undang dianggap sebagai akibat dari kelalaian pihak pengangkut, sehingga memberikan hak pada penumpang atau pengirim barang untuk menuntut ganti rugi.³⁸

Terhadap pengangkutan darat, di Indonesia terdapat dua jenis yaitu pengangkutan jalan raya dan pengangkutan kereta api. Pengaturannya terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tersebut diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang. Selain itu terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Pada pengangkutan darat agar terjadi pengangkutan dengan kendaraan umum, perlu diadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu, yang dapat dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat pengangkutan barang. Perusahaan pengangkutan umum wajib mengangkut orang dan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan tersebut atau setelah

³⁸ R. Subekti, *op. cit.*, hlm 23

dilakukannya pembayaran biaya angkutan oleh penumpang atau pengirim barang.³⁹

b. Pengangkutan Perairan

Jenis angkutan di perairan dibagi menjadi tiga yaitu angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan. Dalam hukum pelayaran, diadakan perbedaan antara pelayaran laut dengan pelayaran sungai dan perairan pedalaman. Dalam hal pelayaran laut hubungan laut dengan daratan terputus, sedangkan pada perairan pedalaman pada umumnya tidak demikian. Oleh karena itu pada pelayaran laut timbul keadaan-keadaan luar biasa, lebih banyak yang harus diatur daripada perairan pedalaman.⁴⁰

Pengaturan mengenai pengangkutan laut terdapat dalam:

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Barang barang, dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Orang.
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).
3. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

³⁹ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Cetakan ke IV, hlm 18.

⁴⁰ Spto Sardjono, Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia, (Jakarta: Simplex, 1985), hlm 5-6.

4. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan melalui udara di Tanah Air kita telah diadakan serta dikembangkan dengan baik, mulai dari ujung barat sampai dengan ujung timur angkutan udara telah mampu menghubungkan tempat atau kota-kota tertentu dengan waktu yang singkat, karena sarana-sarana angkutan baik pesawat maupun lapangan terbangnya telah berkembang dengan pesat.⁴¹

Hukum pengangkutan udara adalah sebagian dari hukum udara. Hukum udara Indonesia dapat dibagi menjadi dua yaitu hukum udara kenegaraan dan hukum udara keperdataan. Hukum pengangkutan udara adalah sebagian dari hukum udara keperdataan. Sistem penyelenggaraan angkutan udara dilaksanakan untuk memenuhi permintaan akan jasa angkutan udara meliputi penerbangan komersial, termasuk penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal, penerbangan umum, penerbangan transmigrasi, penerbangan perintis dan penerbangan haji.⁴²

Kegiatan penerbangan dan angkutan udara di Indonesia dapat digolongkan menjadi dua macam, yaitu kegiatan penerbangan komersial

⁴¹ G. Kartasapoetra dan E. Roekasih, Segi-Segi Hukum dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara, (Bandung: Armico, 1981), hlm 5.

⁴² H.K. Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Ruang Angkasa, (Bandung: Alumni, 1987), hlm 63.

dan kegiatan penerbangan non komersial. Kegiatan penerbangan komersial adalah kegiatan usaha dimana mengangkut penumpang, barang, dan pos atau kegiatan keudaraan lain dengan memungut bayaran tertentu. Kegiatan penerbangan non komersial adalah kegiatan penerbangan yang bersifat untuk kepentingan pribadi bukan untuk dikomersilkan atau memungut bayaran dari penerbangan tersebut.⁴³

Angkutan udara menurut Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandara ke bandara yang lain atau beberapa bandara.⁴⁴

Angkutan Udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.⁴⁵

Peristiwa pengangkutan pun tidak terlepas dari seperangkat peraturan yang mengaturnya yang dapat dikatakan sebagai hukum pengangkutan. Berbicara mengenai hukum pengangkutan maka tidak terlepas dari pengertian hukum pengangkutan itu sendiri. Sution Usman Adji mengatakan hukum pengangkutan tidak lain adalah sebuah perjanjian

⁴³ Hartono Hadisuprpto, et. all., Pengangkutan dengan Pesawat Udara, (Yogyakarta: Perpustakaan FH UII, 1988), hlm 3-4.

⁴⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara

⁴⁵ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, op. cit., pasal 1 ayat (13)

timbang balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁴⁶

Definisi tentang hukum pengangkutan niaga yaitu keseluruhan aturan hukum yang mengatur tentang pengangkutan niaga. Hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan baik yang bersifat publik maupun yang bersifat perdata (private) yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan.⁴⁷ Dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa hukum pengangkutan udara adalah keseluruhan peraturan yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 diatur mengenai jenis angkutan udara, perizinan angkutan udara, jaringan dan rute penerbangan, tarif angkutan udara dan jasa kebandarudaraan, kegiatan usaha penunjang angkutan udara, pengangkutan untung penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak dan/atau orang sakit, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, serta tanggung jawab pengangkut dan angkutan multimoda.⁴⁸

⁴⁶ Sution Usman Adji, op. cit., hlm 38.

⁴⁷ Abdulkadir Muhammad, op. cit., hlm 1

⁴⁸ H.K. Martono, *Pembajakan Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*, (Jakarta: Gramata Publishing, 2011), hlm 86.

Alat angkut yang digunakan dalam pengangkutan udara adalah pesawat terbang, pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pengganti Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan).

Di Indonesia dewasa ini kegiatan pengangkutan udara dengan menggunakan pesawat udara sebagian besar untuk mengangkut penumpang, sedangkan pengangkutan barang masih menempati tempat kedua. Bersama-sama dengan penumpang biasanya diangkut pula bagasi yaitu semua kepunyaan atau di bawah kekuasaan seorang penumpang, yang olehnya, atas namanya, sebelum ia menumpang pesawat terbang diminta untuk diangkut melalui udara.⁴⁹

2.3 Bencana Alam

2.3.1 Pengertian Bencana Alam

Bencana dapat didefinisikan dalam berbagai arti baik secara normatif maupun pendapat para ahli. Menurut United National Development Program (UNDP), bencana adalah suatu kejadian yang ekstrim dalam lingkungan alam atau manusia yang merugikan atau mempengaruhi kehidupan manusia, harta benda, atau aktivitas sampai pada tingkat yang menimbulkan bencana. Pengertian lain tentang bencana seperti yang tercantum pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2007 adalah peristiwa atau rangkaian

⁴⁹ Badan Pembinaan Hukum Nasional, Seminar Hukum Pengangkutan Udara, (Jakarta: Binacipta, 1980), hlm 187

peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan oleh faktor alam dan/atau faktor nonalam maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis.⁵⁰

Pengertian bencana dalam Kepmen Nomor 17/kep/Menko/Kesra/x/95 adalah sebagai berikut : Bencana adalah Peristiwa atau rangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam, manusia, dan atau keduanya yang mengakibatkan korban dan penderitaan manusia, kerugian harta benda, kerusakan lingkungan, kerusakan sarana prasarana dan fasilitas umum serta menimbulkan gangguan terhadap tata kehidupan dan penghidupan masyarakat.⁵¹

Menurut Departemen Kesehatan RI (2001), definisi bencana adalah peristiwa atau kejadian pada suatu daerah yang mengakibatkan kerusakan ekologi, kerugian kehidupan manusia, serta memburuknya kesehatan dan pelayanan kesehatan yang bermakna sehingga memerlukan bantuan luar biasa dari pihak luar.⁵²

Sedangkan definisi bencana (*disaster*) menurut WHO adalah setiap kejadian yang menyebabkan kerusakan, gangguan ekologis, hilangnya nyawa manusia, atau memburuknya derajat kesehatan atau pelayanan

⁵⁰ Maria Magdalena Delyria Mardian, "Analisis Dampak Adanya Bencana Alam Terhadap Proses Pengiriman Barang Oleh PT. Adi Bahari Nuansa Di Perairan Merak".(Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang, 2020).

⁵¹ *Ibid* h.30

⁵² *Ibid* h.30

kesehatan pada skala tertentu yang memerlukan respon dari luar masyarakat atau wilayah yang terkena.⁵³

Menurut Asian Disaster Reduction Center yang dikutip Wijayanto, Bencana adalah suatu gangguan serius terhadap masyarakat yang menimbulkan kerugian secara meluas dan dirasakan baik oleh masyarakat, berbagai material dan lingkungan alam dimana dampak yang ditimbulkan melebihi kemampuan manusia guna mengatasinya dengan sumber daya yang ada. Lebih lanjut, menurut Parker 1992 dalam dikutip, bencana adalah sebuah kejadian yang tidak biasa terjadi disebabkan oleh alam maupun ulah manusia, termasuk pula di dalamnya merupakan imbas dari kesalahan teknologi yang memicu respon dari masyarakat, komunitas, individu maupun lingkungan untuk memberikan antusiasme yang bersifat luas.⁵⁴

Menurut Coburn, A. W. dkk. 1994. Di dalam UNDP mengemukakan bahwa : Bencana adalah Satu kejadian atau serangkaian kejadian yang member meningkatkan jumlah korban dan atau kerusakan, kerugian harta benda, infrastruktur, pelayanan-pelayanan penting atau sarana kehidupan pada satu skala yang berada di luar kapasitas norma.⁵⁵

Sedangkan Heru Sri Haryanto Mengemukakan bahwa: Bencana adalah Terjadinya kerusakan pada pola pola kehidupan normal, bersipat

⁵³ *Ibid h.30*

⁵⁴ *Ibid h.30*

⁵⁵ *Ibid h.30*

merugikan kehidupan manusia, struktur sosial serta munculnya kebutuhan masyarakat.⁵⁶

Sehingga dapat disimpulkan dari beberapa pengertian bencana diatas, bahwa pada dasarnya pengertian bencana secara umum yaitu suatu kejadian atau peristiwa yang menyebabkan kerusakan berupa sarana prasana maupun struktur sosial yang sifatnya mengganggu kelangsungan hidup masyarakat.⁵⁷

B. Faktor Penyebab Terjadinya Bencana

Terdapat 3 (tiga) faktor penyebab terjadinya bencana, yaitu : (1) Faktor alam (natural disaster) karena fenomena alam dan tanpa ada campur tangan manusia. (2) Faktor non-alam (nonnatural disaster) yaitu bukan karena fenomena alam dan juga bukan akibat perbuatan manusia, dan (3) Faktor sosial/manusia (man-made disaster) yang murni akibat perbuatan manusia, misalnya konflik horizontal, konflik vertikal, dan terorisme.⁵⁸

Secara umum faktor penyebab terjadinya bencana adalah karena adanya interaksi antara ancaman (hazard) dan kerentanan (vulnerability). Ancaman bencana menurut Undang-undang Nomor 24 tahun 2007 adalah “Suatu kejadian atau peristiwa yang bisa menimbulkan bencana”. Kerentanan terhadap dampak atau risiko bencana adalah “Kondisi atau

⁵⁶ *Ibid h.30*

⁵⁷ *Ibid h.30*

⁵⁸ *Ibid h.30*

karakteristik biologis, geografis, sosial, ekonomi, politik, budaya dan teknologi suatu masyarakat di suatu wilayah untuk jangka waktu tertentu yang mengurangi kemampuan masyarakat untuk mencegah, meredam, mencapai kesiapan, dan menanggapi dampak bahaya tertentu”⁵⁹

2.3.2 Jenis-jenis Bencana Alam

Bencana terbagi menjadi dua yaitu bencana alam dan bencana non alam. Bencana alam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor. Sedangkan bencana nonalam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam yang antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit. (Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana).⁶⁰

A. Jenis-jenis Bencana

Jenis-jenis bencana menurut Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang penanggulangan bencana, yaitu:

a) Bencana alam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor;

⁵⁹ *Ibid h.30*

⁶⁰ *Ibid h.30*

b) Bencana non alam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa non alam antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, dan wabah penyakit;

c) Bencana sosial adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa yang disebabkan oleh manusia yang meliputi konflik sosial antar kelompok atau antar komunitas masyarakat.

d) Kegagalan Teknologi adalah semua kejadian bencana yang diakibatkan oleh kesalahan desain, pengoperasian, kelalaian dan kesengajaan, manusia dalam penggunaan teknologi dan atau industri yang menyebabkan pencemaran, kerusakan bangunan, korban jiwa, dan kerusakan lainnya.⁶¹

2.4 Kapal

2.4.1 Pengertian Kapal

Menurut Undang–Undang Republik Indonesia Tentang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 yang di terbitkan oleh, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin , tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁶² Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut dengan kapal adalah “alat apung dengan bentuk dan jenis apapun.” Definisi ini sangat luas jika dibandingkan dengan pengertian yang terdapat

⁶¹ *Ibid* h.30

⁶² *Ibid*. h. 14

di dalam Pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyebutkan kapal sebagai “alat berlayar, bagaimanapun namanya, dan apapun sifatnya.” Dari pengertian berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ini dapat dipahami bahwa benda-benda apapun yang dapat terapung dapat dikatakan kapal selama ia bergerak, misalnya mesin penyedot lumpur atau mesin penyedot pasir.⁶³

Kapal, adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.⁶⁴

Menurut tim penyusun referensi kepelabuhan seri 1 pelayaran dan perkapalan dijelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang di gerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis,

⁶³ *Ibid. h. 14*

⁶⁴ “Transportasi dan bagian-bagiannya” (On-line), tersedia di: <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/transportasi-dan-bagian-bagiannya-77.htm> (10 Februari 2014).

kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁶⁵

Menurut Tim penyusun penyempurnaan buku PIMTL 1972 menyatakan bahwa kata kapal meliputi semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang di pakai atau dapat di pakai sebagai alat pengangkutan di atas air.⁶⁶

Menurut Sutyar yang menyatakan bahwa kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang atau barang di laut atau sungai dan sebagainya.⁶⁷

Berabad-abad kapal digunakan oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu. Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kano, rakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal. Bahan-bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang digunakan bangsa mesir kuno kemudian digunakan bahan bahan logam seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat. Untuk penggeraknya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah muncul revolusi Industri

⁶⁵ *Ibid. h. 14*

⁶⁶ *Ibid. h. 14*

⁶⁷ *Ibid. h. 14*

dan mesin diesel serta Nuklir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang di atas air seperti *Hovercraft* dan *Eakroplane*. Serta kapal yang digunakan di dasar lautan yakni kapal selam.⁶⁸

Berabad abad kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang sampai akhirnya pada awal abad ke-20 ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dalam waktu singkat maka kapal pun mendapat saingan berat. Namun untuk kapal masih memiliki keunggulan yakni mampu mengangkut barang dengan tonase yang lebih besar sehingga lebih banyak didominasi kapal niaga dan tanker sedangkan kapal penumpang banyak dialihkan menjadi kapal pesiar seperti *Queen Elizabeth* dan *Awani Dream*.⁶⁹

2.4.2 Jenis-jenis Kapal

Jenis-jenis kapal laut niaga sebagai berikut :

- 1) Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*) Kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (*cabin*) penumpang terdiri dari beberapa kapal tingkat/kelas. Untuk pelayaran jarak dekat juga disediakan kelas dek yang lebih murah biayanya.
- 2) Kapal Barang Penumpang (*Cargo – Passenger Vessel*) Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama. Berarti kapal termasuk mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang serta *cargo hatches*. Kadang –kadang penumpang tidur bersama muatan *overvracht* (muatan *overvract* adalah barang bawaan penumpang yang dikenakan biaya pengangkut).
- 3) Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas Ini merupakan kapal biasa (*general cargo carrier*), tetapi di izinkan membawa penumpang maksimum dua belas orang.

⁶⁸ ibid

⁶⁹ Ibid.hlm 28

- 4) *General Cargo Vessel* Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain – lain. Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*decks*), sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan kapal (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit membongkarnya serta terhindar dari perusakan karena kontaminasi muatan lain.
- 5) *Bulk Cargo Carrier* Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak.
- 6) Kapal Tanker Kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/depan/kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa *kompartment vertical* yang berupa tengki-tengki. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa-pipa dan bangunan kamar-kamar berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarnya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Kapal tanker ada yang berukuran besar, misalnya *Very, Large, Crude, Carrier (VLCC)* berkapasitas 300.000 DWT.
- 7) *Combination Carrier* Kombinasi kapal tanker dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka bisa di muati *dry bulk cargo*.
- 8) *Off Shore Supply Ship* Kapal laut jenis ini untuk mengangkat bahan/peralatan, makanan dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak tanah ditengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (membuang minyak bekas/kotor).
- 9) Kapal *Container* Kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan general cargo yang dimasukkan kedalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.⁷⁰

2.5 Kerusakan dan Kehilangan Barang

2.5.1 Definisi Kerusakan dan kehilangan Barang

Dalam pengangkutan barang dengan kapal bermotor melalui jalur laut, ada kalanya tidak terlaksana dengan baik sebagaimana yang dikehendaki oleh pihak, sehingga menimbulkan kerugian pihak tersebut.

⁷⁰ Pengertian Kapal (on-line), tersedia di : <http://repository.stimart-amni.ac.id/1233/2/BAB%20II.pdf>

Timbulnya kerugian tersebut dapat terjadi karena suatu keadaan atau kejadian sehingga menghalangi pengangkut untuk melaksanakan kewajiban. Kejadian tersebut misalnya karena suatu hal yang tidak dapat dipersalahkan kepada pengangkut (*Overmatch* atau keadaan memaksa atau *force majeure*). Atau ada faktor lain yaitu : Kerusakan barang di sebabkan oleh kesalahan dan kelalaian petugas, Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan, atau kurang anak buah kapal, Kurang di usahakan kelayakan kapal pengangkutan dan Salah memperlakukan atau kurangnya penjagaan barang yang diangkut kapal.

Dalam hal ini kewajiban untuk memikul kerugian akibat dari kejadian tersebut dinamakan “resiko”. Kerugian juga dapat terjadi karena cacat pada barang itu sendiri dan juga akibat dari kesalahan atau kealpaan pihak pengirim. Selain itu kerugian juga dapat ditimbulkan sebagai akibat tidak sempurnanya pelaksanaan kewajiban dari pihak pengangkut.

Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa kewajiban pengangkut adalah melaksanakan pengangkutan barang mulai dari tempat pemuatan barang sampai ditempat tujuan dengan selamat serta tepat waktunya. Jika barang yang diangkut itu selamat, maka akan timbul dua hal, yaitu barang sampai ke tempat tujuan tetapi rusak sebagian atau seluruhnya dan mungkin barangnya tidak sampai di tempat (musnah), mungkin disebabkan karena terbakar, dicuri orang dan lain-lain

Masalah lain yang sering timbul dalam pengangkutan yaitu tentang waktu sampai barang di tempat tujuan tidak sesuai dengan perjanjian sebelumnya sehingga menimbulkan kerugian pada pihak yang punya barang atau pihak pengirim. Hal-hal yang dapat digolongkan dengan kemusnahan atau kesalahan barang yang ditimbulkan diluar kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang adalah karena memaksa (*overmatch atau force majeure*), cacat pada barang itu sendiri yaitu dapat diketahui oleh pengangkut sebelum pengangkut barang, kesalahan oleh kelalaian pengirim itu sendiri.

Pemikiran tentang *overmatch* (keadaan memaksa) terdapat dua aliran yaitu:

1. Aliran objektif (*de objective overmatch leer*) atau *absolut* yaitu debitur berada dalam keadaan memaksa apabila pemenuhan prestasi itu tidak mungkin dilaksanakan oleh siapapun juga setiap orang. Dalam ajaran ini pikiran para sarjana tertuju pada bencana dalam ataupun kecelakaan yang hebat, sehingga dalam keadaan demikian siapapun tidak dapat memenuhi prestasi, juga barang musnah atau hilang di luar perdagangan. Dianggap sebagai keadaan memaksa. Misalnya kendaraan bermotor yang mengangkut tersebut ditimpa longsor tanah ditengah jalan.
2. Aliran subjektif (*de subjective overmatch leer*) atau relatif, yaitu keadaan memaksa itu ada apabila debitur masih mungkin melaksanakan prestasi, tetapi praktis dengan kesukaran atau pengorbanan yang lebih besar, sehingga dalam keadaan yang demikian itu kreditur tidak dapat menuntut pelaksanaan prestasi. Misalnya putusnya jalan dan jembatan, sehingga sulit untuk mengoper barang tersebut karena biaya pengoperannya lebih mahal dari keuntungan yang diperoleh.⁷¹

⁷¹ Pandeiroth, Noldy Novry. Tanggung Jawab ekspedisi Muatan Kapal Laut Dalam Pengiriman Barang Melalui Laut di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. (Yogyakarta: UAJY Repisitor, 2015) h. 39

2.6 Hukum Pengangkutan Laut

2.6.1 Pengertian Hukum Pengangkutan Laut

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lain nya (Pengirim-Penerima atau Pengirim Penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri dengan membayar ongkos pengiriman / pengangkutan.

Adapun arti hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat kita tunjuk sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;Kitab Undang-Udang Hukum Dagang) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir

dari segi perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara-an mendapatkan.⁷²

Pengangkutan di Laut, diatur dalam:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Buku II, Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal.
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Buku II, Bab V-A tentang Pengangkutan Barang-barang.
- c. Kitab Undang-Undang Hukum dagang, Buku II , Bab V-B tentang Pengangkutan Orang.

Serta peraturan khusus lainnya yakni:

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

⁷² Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono. Hukum Pengangkutan Di Indonesia. (Jakarta: PT RINKA CIPTA. 1991). Hal. 5.

