

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara kesatuan terdiri dari beberapa pulau, yang dibatasi oleh laut. Sarana penghubung dibutuhkan transportasi, baik melalui darat, udara maupun laut, yang masing-masing diatur dalam peraturan perundang-undangan tersendiri. Sarana transportasi yang menghubungkan terutama yang dibatasi oleh laut dapat melalui transportasi udara maupun pelayaran.

Sarana transportasi pelayaran meskipun memakan waktu lebih lama dibandingkan dengan sarana transportasi udara, namun dengan transportasi masal dan biaya angkutan yang lebih terjangkau, banyak dipilih oleh masyarakat yang membutuhkannya.

Sarana transportasi menggunakan kapal didasarkan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disingkat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran), yang menyatakan bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang baik dan dinamis.

Diundangkannya UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diharapkan memberikan perlindungan kepada penumpang, karena di dalamnya terkandung pasal-pasal berkaitan dengan kewajiban pemilik kapal dalam menyelenggarakan angkutan, dan kewajiban pemilik kapal jika terjadi kecelakaan kapal, baik terhadap penumpang yang meninggal dunia atau cacat, atau akibat tidak laik layar kapal serta adanya kemungkinan muatan yang diangkat secara berlebihan.

Penyelenggaraan angkutan, perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional, untuk mengangkut penumpang dan atau barang dengan mewajibkan perusahaan angkutan di perairan mengangkut penumpang dan/atau barang yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.

Pemilik kapal dalam menyelenggarakan angkutan bertanggung-jawab atas matinya penumpang atau musnahnya barang yang diangkut. Namun kadangkala peristiwa kecelakaan kapal sering terjadi yang berakibat penumpang meninggal dunia atau barang yang diangkut musnah. Kecelakaan kapal sebenarnya dapat dihindari jika pemilik kapal, nakhoda kapal dan kesyahbandaran tidak lalai dalam menjalankan usahanya.

Kecelakaan kapal yang timbul karena kelebihan muatan sebagaimana data yang diperoleh dari Komisi Nasional Kecelakaan

Transfortasi, adalah sebagai berikut:

1. KM Irama Nusantara tenggelam pada 24 Desember 2013 di Perairan Pulau Masalembo, Laut Jawa, akibat cuaca buruk disertai muatan barang yang berflebihan berupa gula pasir, pupuk
2. KM Munawar tenggelam pada 26 Agustus 2014 di perairan Pelabuhan Gresik, Jawa Timur, karena muatan pupuk sebanyak 2000 ton akibat kelebihan muatan.
3. KM Wihan Sejahtera, tenggelam pada 17 Desember 2015 di Teluk Lamong Surabaya, akibat kelebihan muatan dan indikasi kebocoran di bagian lambung
4. KM Rafelia tenggelam pada 4 Maret 2016 di Selat Bali, akibat kelebihan muatan dan kapal tidak laik laut.
5. Kapal Motor (KM) Sweet Istanbul tenggelam pada 20 Maret 2017 di area labuh jangkar Pelabuhan Tanjung Perak Daerah Khusus Ibukota Jakarta, karena kehilangan daya apung akibat bertambahnya berat muatan kapal terjadi, dengan korban 5 (lima) orang meninggal dunia.¹

Kecelakaan kapal dapat terjadi karena kapal sebenarnya tidak laik layar atau kelebihan penumpang sebagaimana kasus yang terjadi, yakni tepatnya pada hari Jumat tanggal 4 Maret 2016, Kapal Motor Penyeberangan Rafelia II (selanjutnya disingkat KMP Rafelia II) yang berangkat dari Pelabuhan Gilimanuk, Bali, menuju ke Pelabuhan Ketapang, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur, tenggelam di Selat Bali. Di tengah jalan, KMP Rafelia II mengalami kebocoran dan miring, selain itu, penempatan muatan kendaraan yang tidak tepat mengakibatkan kapal menunduk serta pintu rampa yang tidak ditutup juga menyebabkan air laut banyak masuk ke geladak kendaraan. KMP Rafelia II mengalami kelebihan muatan dengan total muatan yang diangkut seberat 765,26 ton berat muatan. Padahal berat yang bisa diangkut KMP Rafelia II 297 ton, terdapat kelebihan muatan yang mencapai 595 ton saat kapal berlayar, sehingga stabilitas kapal

¹https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime_investigation_report1.htm. diakses pada hari Selasa tanggal 2 Januari 2018,21.00 WIB.

tidak baik. Akibat peristiwa tenggelamnya KMP Rafelia II tersebut terdapat 10 orang penumpang yang luka-luka, 6 (enam) orang penumpang yang terdiri dari 2 (dua) orang ABK dan 4 (empat) orang penumpang meninggal dunia dan 4 (empat) orang penumpang yang terdiri dari nakhoda, mualim dan 2 (dua) orang penumpang, serta tidak ada kendaraan maupun barang penumpang yang berhasil diselamatkan.

Kecelakaan kapal yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia disebabkan kelebihan muatan, tenggelamnya kapal tersebut ahli waris penumpang yang meninggal dunia maupun pemilik barang yang musnah akibat tenggelam merasa dirugikan. Terhadap kerugian yang timbul tersebut terdapat pihak yang harus bertanggungjawab dan pihak yang bertanggung gugat atas kerugian yang timbul. Terhadap hal sebagaimana tersebut di atas tertarik untuk membahas dalam skripsi dengan judul **“TANGGUNG GUGAT PEMILIK KAPAL ATAS KELALAIAN MUATAN KAPAL YANG BERLEBIHAN”**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian sebagaimana tersebut di atas, maka yang dipermasalahkan adalah:

- a. Bagaimana tanggung gugat pemilik kapal atas kelalaian muatan kapal yang berlebihan ?
- b. Bagaimana upaya hukum ahli waris penumpang kapal terhadap muatan yang berlebihan ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menganalisis tanggung gugat pemilik kapal terhadap muatan kapal yang berlebihan.
- b. Untuk menganalisis upaya hukum ahli waris penumpang kapal terhadap muatan yang berlebihan.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Manfaat teoritis, menambah khasanah pemahaman mengenai bentuk tanggung gugat pemilik kapal terhadap penumpang yang meninggal dunia akibat kelebihan muatan.
- b. Manfaat praktis, diharapkan dapat digunakan sebagai sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak dalam hal ini pihak ahli waris penumpang yang meninggal dunia dan aparat penegak hukum dalam menangani permasalahan akibat muatan kapal yang berlebihan menjadi kecelakaan.

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

1.5.1.1. Pengertian Pengangkutan Air, Darat dan Laut

Moda transportasi dibedakan antara transportasi air, darat dan udara yang masing-masing diatur dalam peraturan perundang-undangan sendiri. Transportasi air sebagaimana

diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mendefinisikan pengangkutan sebagaimana Pasal 1 angka 3 adalah "kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal".

Transportasi darat diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mendefinisikan angkutan menurut Pasal 1 angka 3 adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yang mendefinisikan angkutan kereta api menurut Pasal 1 angka 14 adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.

Transportasi udara diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang mendefinisikan angkutan udara sebagaimana Pasal 1 angka 13 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.

Perihal pengangkutan Soegijatna Tjakranegara

menyebutnya:

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ketempat lain atau *part of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa dari masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.²

Abdulkadir Muhammad mengartikan pengangkutan

sebagai berikut:

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang artinya bawa atau muat dan kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut. Jadi dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ketempat lain.³

Memperhatikan uraian tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa pengangkutan diartikan sebagai membawa, memuat atau mengirimkan sesuatu barang dan/atau penumpang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan penerimaan barang atau penumpang. Hal ini berarti bahwa pengangkutan merupakan suatu proses dari pemuatan sampai pembongkaran barang dan/atau penurunan orang/penumpang, dari suatu tempat ke tujuan tertentu dengan menggunakan sarana angkut.

²Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 1

³Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 4. (selanjutnya disingkat Abdulkadir 1).

Berdasarkan pengertian perjanjian pengangkutan sebagaimana tersebut di atas, maka dapat dijelaskan bahwa di dalam perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yaitu :

a. Pihak Pengangkut

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga tidak memberikan definisi tentang pengangkut. Definisi pengangkut dapat dijumpai dalam Pasal 1 angka Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disingkat UU No. 1 Tahun 2009) sebagai “badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga”.

UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga tidak memberikan pengertian tentang pengangkut. Oleh karena UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai aturan khusus tidak mengaturnya, maka sesuai dengan penjelasan umum undang-undang tersebut dapat digunakan aturan yang bersifat umum, dalam hal ini pengangkut sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum

Dagang (selanjutnya disingkat KUHD). Pasal 466 KUHD menentukan bahwa “pengangkut dalam pengertian bab ini ialah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut”, sedangkan menurut Pasal 521 KUHD bahwa “pengangkut dalam pengertian bab ini adalah orang yang mengikat diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (musafir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut”. Jadi pengangkut adalah seseorang/ penyelenggara angkutan yang mengikatkan diri dengan penumpang atau pemilik barang yang diangkut baik berdasarkan carter menurut waktu atau menurut perjalanan atau didasarkan atas perjanjian pengangkutan.

b. Pihak Penumpang dan/atau Pengirim

Di dalam KUHD definisi penumpang dijumpai di dalam Pasal 341 ayat (3) KUHD, yang menentukan bahwa “penumpang yang diartikan dalam Kitab Undang-undang ini ialah mereka semua yang berada di kapal kecuali nakhodanya”. Nakhoda menurut Pasal 1 angka 41 UU No.

17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 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”.

Apabila merujuk kepada ketentuan Pasal tersebut di atas, maka dapat dinyatakan bahwa yang bukan penumpang hanya nakhoda saja. Bahkan anak buah kapal juga termasuk penumpang. Ketentuan tersebut telah diperbaiki oleh *Schepen Ordonantie* 1935 yang menyatakan bahwa “Penumpang adalah seseorang yang diangkut di dalam kapal dengan membayar uang tambang”. Dengan demikian, yang dimaksud dengan penumpang adalah pihak/orang yang diangkut di dalam kapal dengan membayar biaya angkutan.

Pengirim (*Consigner/Shipper*), pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut.

1.5.1.2. Macam-Macam Pengangkutan

Abdulkadir Muhammad membedakan pengangkutan dalam tiga aspek, yaitu:

1) Pengangkutan sebagai usaha (*business*). Pengangkutan

sebagai usaha adalah:

Kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat pengangkut mekanik contohnya adalah gerbong untuk mengangkut barang, kereta untuk mengangkut penumpang, truk untuk mengangkut barang, bus untuk mengangkut penumpang, pesawat cargo untuk mengangkut barang dan kapal penumpang untuk mengangkut penumpang. Kegiatan usaha tersebut selalu berbentuk perusahaan perseorangan, persekutuan atau badan hukum.⁴

Karena menjalankan perusahaan, usaha jasa pengangkutan bertujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba. Pengangkutan dalam pengertian ini adalah pengangkutan sebagai usaha yang dilakukan oleh penyelenggara angkutan untuk mengangkut orang dan atau barang didasarkan atas perjanjian dan pengangkutan sebagai suatu proses. Pengangkutan sebagai usaha mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a) Kegiatan ekonomi di bidang jasa. Menurut Pasal 13 PP No. 144 Tahun 2000 tentang Jenis Barang yang Tidak Dikenakan Pajak Pertambahan Nilai, di dalam angkutan menggunakan kapal, meliputi bidang angkutan umum di laut, di danau, dan di sungai yang dilakukan oleh Pemerintah atau swasta.
- b) berbentuk perusahaan. Bentuk perusahaan. Menurut Abdulkadir Muhammad, bahwa “pelaku ini adalah

⁴*Ibid.*, hlm. 20.

berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan”.⁵

Menggunakan alat pengangkut mekanik.⁶ Menggunakan alat angkut mekanik. Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa “alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*)”.⁷

2) Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*).

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang atau pengirim. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak di tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan. Sedangkan kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan

⁵Abdulkadir 1, *Op. cit.*, hlm. 19.

⁶*Ibid.*

⁷*Ibid.*, hlm. 20.

sampai di tempat tujuan dengan selamat. Salah satu ciri pengangkutan adalah berdasarkan perjanjian.

3) Pengangkutan sebagai proses penerapan.⁸ Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkutan, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan sebagai proses, yaitu “serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan”.⁹

1.5.1.3. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

Fungsi pengangkutan, bahwa pengangkutan sebagai proses memindahkan barang dari satu tempat ke tempat tujuan atau tempat lain, yang berarti pengangkutan mempunyai atau berfungsi “memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai”.¹⁰ Apabila tidak ada daya guna dan nilai, membawa atau mengirimkan barang dari satu ke tempat tujuan

⁸Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 1. (selanjutnya disingkat Abdulkadir 2).

⁹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 13. (selanjutnya disingkat Abdulkadir 3).

¹⁰Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pengangkutan)*, Djambatan, Jakarta, 1991, hlm. 1.

bukan termasuk sebagai pengangkutan.

Tujuan pengangkutan, sesuai dengan definisi pengangkutan yaitu "kegiatan pemuatan penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut, pemindahan penumpang atau barang ke tempat tujuan dengan alat pengangkut dan penurunan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut di tempat tujuan yang disepakati".¹¹

Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu:

- a. Subyek pelaku pengangkutan
Yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dan pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan
- b. Status pelaku pengangkutan
Khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan perseorangan, persekutuan atau badan hukum
- c. Objek pengangkutan
Yaitu alat pengangkut, muatan dan biaya pengangkutan, serta dokumen pengangkutan.
- d. Peristiwa pengangkutan
Yaitu proses terjadi pengangkutan dan penyelenggaraan pengangkutan serta berakhir di tempat tujuan
- e. Hubungan pengangkutan
Yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dalam pengangkutan dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan
- f. Tujuan pengangkutan
Yaitu tiba dengan selamat di tempat tujuan dan peningkatan nilai guna, baik barang dagangan maupun tenaga kerja.¹²

Ketiga aspek pengangkutan tersebut dinyatakan sebagai kegiatan apabila berakhir dengan pencapaian tujuan

¹¹Abdulkadir 1, *Op. cit*, hlm. 4.

¹²*Ibid.*

pengangkutan. Tujuan kegiatan usaha pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan/atau laba, tujuan kegiatan perjanjian pengangkutan adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak dan tujuan kegiatan pelaksanaan pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat di tempat tujuan. Kegiatan aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan pelakunya. Tanpa kegiatan tidak mungkin tujuan dapat dicapai.¹³

1.5.1.4. Asas Pengangkutan

Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan:

1. asas konsensual, asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian angkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada.
2. asas koordinasi, asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan "pelayanan jasa", asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.
3. asas campuran, perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut.

¹³Abdulkadir 2, *Op. cit.*, hlm. 2.

Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

4. asas tidak ada hak retensi, penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

1.5.2. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pemilik Kapal

1.5.2.1. Kewajiban Pemilik Kapal

Kewajiban dalam hukum perdata disebut juga dengan prestasi, mengenai bentuk prestasi sebagaimana Pasal 1234 KUH Perdata sebagai berikut: “Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu”. Hal ini berarti bahwa prestasi berupa memberikan, berbuat atau tidak berbuat. Dalam perjanjian pengangkut prestasinya berupa memberikan atau menyelenggarakan pengangkutan bagi penumpang/ pemilik barang.

Pengangkutan merupakan suatu perjanjian, maka sejak tercapainya kata sepakat menimbulkan suatu kewajiban secara timbal balik di antara para pihak. Khusus di bidang pelayaran, kewajiban pengangkut diatur di dalam Pasal 38 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menentukan:

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.

- (2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
- (3) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Pengangkut wajib mengangkut penumpang dan/atau barang sebagaimana disepakati dalam perjanjian pengangkutan, yang berarti bentuk prestasinya yaitu untuk berbuat sesuatu. Bukti adanya perjanjian pengangkutan adalah karcis penumpang atau dokumen pengangkutan, yang menurut Penjelasan Pasal 38 ayat (2) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perjanjian pengangkutan harus dilengkapi dengan dokumen pengangkutan sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional.

1.5.2.2. Tanggung Jawab Pemilik Kapal

Kewajiban tersebut disertai dengan tanggung jawab. Tanggung jawab menurut Kamus Bahasa Indonesia diartikan sebagai “keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipermasalahkan, diperkarakan dan sebagainya)”. Tanggung jawab pengangkut yakni menjamin pengangkutan penumpang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang dituju berlangsung selamat dan tepat waktu.

Kewajiban pengangkut, disertai dengan tanggung

jawab. Tanggung jawab pengangkut yakni menjamin atas keselamatan barang, kelambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut.¹⁴ Perihal tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan di perairan, Pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menentukan sebagai berikut:

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (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.

Tanggung jawab pengangkut yaitu menjamin keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Tanggung jawab terhadap barang yang diangkut, pengangkut bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya tersebut dijabarkan lebih lanjut oleh Pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menentukan sebagai berikut:

¹⁴ Soegijatna Tjakranegara, *Op. cit.*, hlm. 75.

- (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.
- (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.
- (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.

Ketentuan Pasal 41 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa 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, menjadi tanggung jawab pengangkut. Tanggung jawab pengangkut terhadap kematian atau lukanya penumpang yang diangkut” adalah matinya atau lukanya penumpang yang diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan dan terjadi di dalam kapal, dan/atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari kapal, sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Tanggung jawab pengangkut sebagaimana ketentuan Pasal 41 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang meliputi antara lain memberikan pelayanan

kepada penumpang dalam batas kelayakan selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian perusahaan angkutan di perairan. Pihak ketiga adalah orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum yang tidak ada kaitannya dengan perjanjian pengangkutan, tetapi meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal sebagaimana Penjelasan Pasal 41 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Namun tanggung jawab pengangkut tersebut tidak mutlak, khususnya tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang, keterlambatan, atau pihak ketiga, menjawab prinsip tanggung jawab atas dasar praduga, yakni bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya, namun tidak termasuk matinya penumpang.

Perihal tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang diderita oleh penumpang akibat terjadinya tubrukan kapal, Pasal 534 KUHD menentukan: “Apabila terjadi tubrukan, di mana tersangkut sebuah kapal laut, pertanggungjawaban untuk kerugian yang ditimbulkan pada kapal-kapal dan pada barang-barang atau orang-orang yang ada di kapal, diatur oleh ketentuan-ketentuan dalam bab ini”. Selanjutnya dijelaskan

oleh Pasal 536 KUHD, bahwa “apabila 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”.

Perusahaan angkutan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Mengasuransikan tanggung jawabnya berkaitan dengan kewajiban penyelenggara angkutan untuk bertanggungjawab atas 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 sebagaimana Pasal 41 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Apabila pengangkut tidak mengasuransikan tanggungjawabnya, maka sebagaimana dimaksud Pasal 292 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menentukan “bahwa setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah)”.

Sedangkan mengenai kewajiban melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan

peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Penumpang (selanjutnya disingkat PP tentang Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Penumpang), yang dalam hal ini dilaksanakan oleh PT Asuransi Jasa Raharja (persero) bertanggungjawab terhadap korban, sebagai berikut:

- 1) Korban yang berhak atas santunan, yaitu:
 - Setiap penumpang sah dari alat angkutan umum baik darat, laut dan udara
- 2) Kendaraan umum dalam atau tidak dalam trayek
 - a. Trayek tetap
 - b. Trayek tidak tetap, tapi berizin (kendaraan dalam trayek insidentil)
- 3) Jaminan ganda
 - Diberikan kepada kendaraan bermotor umum (bis) yang berada di dalam kapal penyeberangan
- 4) Korban yang mayatnya tidak diketemukan, santunan menunggu keputusan dari pengadilan

Hal di atas menunjukkan bahwa asuransi Jasa Raharja merupakan hak korban atau penumpang, namun hanya menjamin penumpang yang sah dari alat angkutan umum baik darat, laut dan udara, baik alat angkut dalam atau tidak dalam trayek, trayek tetap atau trayek tidak tetap, tapi berizin (kendaraan dalam trayek insidentil), diberikan kepada kendaraan bermotor umum (bis) yang berada di dalam kapal penyeberangan, korban yang mayatnya tidak diketemukan, hanya saja santunan diberikan menunggu keputusan dari pengadilan.

1.5.3. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian

1.5.3.1. Asas-asas Perjanjian

Pemilik kapal sebagai penyelenggara angkutan bertindak sebagai pengangkutan didasarkan atas perjanjian, menurut Purwosutjipto sebagaimana dikutip sebelumnya bahwa perjanjian pengangkutan termasuk perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim.¹⁵ Perjanjian yang dimaksud adalah sebagaimana Pasal 1313 KUH Perdata, yang menentukan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih sebagaimana Pasal 1313 KUH Perdata. Subekti mengartikan perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.¹⁶ Dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melakukan sesuatu hal, hal yang perlu diketahui adalah sejak kapal pihak-pihak yang membuat perjanjian tersebut saling terikat.

Perjanjian bersumber dari Buku III KUH Perdata tentang Perikatan, yang menganut asas terbuka atau kebebasan berkontrak.

¹⁵Purwosutjipto, *Op. cit.*, hlm. 2.

¹⁶Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 2004, hlm. 1. (selanjutnya disebut Subekti 1).

Asas kebebasan berkontrak. Perihal asas kebebasan berkontrak dalam hukum perdata, menurut Agus Yudha Hernoko merupakan asas yang menduduki posisi sentral di dalam hukum kontrak, meskipun asas ini tidak dituangkan menjadi aturan hukum, namun mempunyai pengaruh yang sangat kuat dalam hubungan kontraktual para pihak.¹⁷ Dikatakan sebagai asas yang menduduki posisi sentral memang sewajarnya demikian, karena kebebasan berkontrak pada dasarnya merupakan perwujudan dari kehendak bebas, pancaran hak asasi manusia yang berkembangannya dilandasi semangat liberalisme yang mengagungkan kebebasan individu.¹⁸ Menurut Subekti cara menyimpulkan asas kebebasan berkontrak ini adalah dengan jalan menekankan pada perkataan “semua” yang ada di muka perkataan perjanjian.¹⁹ Perkataan “semua” menekankan pada kebebasan para pihak dalam membuat perjanjian apa saja, dengan bentuk atau format apapun (tertulis, lisan, otentik, non otentik, sepihak serta dengan isi atau substansi sesuai dengan yang diinginkan oleh para pihak, hanya saja ada batasannya yaitu asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang,

¹⁷Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsional Dalam Kontrak Komersial*, LaksBang Mediatama, Yogyakarta, 2008, hlm. 93.

¹⁸*Ibid.*, hlm. 93-94.

¹⁹ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1995, hlm. 4-5. (selanjutnya disebut Subekti 2).

ketertiban umum dan kesusilaan.²⁰

Asas konsensualitas. Perjanjian mengikat pada saat kedua belah pihak mencapai kata sepakat mengenai hal-hal pokok, sesuai dengan pendapat Subekti bahwa “pada dasarnya perjanjian dan perikatan yang timbul karenanya itu sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan. Dengan perkataan lain, perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal yang pokok dan tidaklah diperlukan sesuatu formalitas”.²¹

Asas itikad baik. Sehubungan dengan norma yang bersumber pada itikad baik, maksudnya bahwa pelaksanaan kontrak itu harus berjalan dengan mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesusilaan. Jadi ukuran-ukuran obyektif untuk menilai pelaksanaan tadi. Pelaksanaan perjanjian harus berjalan di atas rel yang benar.²²

1.5.3.2. Syarat Sahnya Perjanjian

Perjanjian tersebut agar mengikat kedua belah pihak, harus dibuat memenuhi syarat sahnya perjanjian, sebagaimana Pasal 1320 KUH Perdata, sebagai berikut:

Supaya terjadi persetujuan yang sah, perlu dipenuhi empat syarat;

1. kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;

²⁰ Agus Yudha Hernoko, *Op. cit.*, hlm. 94-95.

²¹ Subekti 1, *Op. cit.*, hlm. 15.

²² *Ibid.*, hlm. 13.

2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. suatu pokok hal tertentu;
4. suatu sebab yang tidak terlarang.

Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya, mengandung makna bahwa “para pihak yang membuat perjanjian telah sepakat atau ada persesuaian kemauan atau saling menyetujui kehendak masing-masing, yang dilahirkan oleh para pihak dengan tiada paksaan, kekeliruan atau penipuan”.²³ Jadi dikatakan terdapat kata sepakat bagi yang membuat perjanjian apabila ada kemauan yang bebas dalam arti perjanjian dibuat tanpa adanya paksaan, penipuan maupun kekhilafan. Perihal sepakat dalam perjanjian, tunduk pada asas konsensual, maksudnya sepakat kedua belah pihak telah melahirkan perjanjian. Mengenai sepakat ini terdapat empat teori sebagai berikut:

- 1) *Uitings theorie* (teori saat melahirkan kemauan). Menurut teori kemauan, perjanjian terjadi apabila atas penawaran telah dilahirkan kemauan menerimanya dari pihak lain. Kemauan ini dapat dikatakan telah dilahirkan.
- 2) *Verzend theorie* (teori saat mengirimkan surat penerimaan), pada teori ini perjanjian terjadi pada saat surat penerimaan dikirimkan kepada penawar.
- 3) *Ontvangs theorie* (teori saat penerimaan surat penerimaan), menurut teori ini perjanjian terjadi pada saat menerima surat penerimaan sampai di alamat penawar.
- 4) *Vernemings theori* (teori saat mengetahui surat penerimaan). Menurut teori ini perjanjian baru terjadi

²³Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, 1998, hlm. 214.

apabila si penawar telah membuka dan membaca surat penerimaan itu.²⁴

Sebagai suatu kesepakatan, maka tidak cukup hanya penawaran saja melainkan disertai dengan penerimaan (akseptasi). Kesepakatan mengandung pengertian bahwa para pihak saling menyatakan kehendak masing-masing untuk menutup sebuah perjanjian, pernyataan pihak yang satu cocok dengan pernyataan pihak lain.²⁵ Pihak-pihak yang sepakat dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan penyelenggara angkutan.

Kecakapan untuk membuat suatu perikatan, maksudnya pihak-pihak yang membuat perjanjian telah cakap menurut Pasal 1329 KUH Perdata, adalah “cakap untuk membuat suatu perikatan-perikatan, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tak cakap”. Dikatakan tidak cakap bertindak menurut hukum menurut Pasal 1330 angka 1 dan 2 KUH Perdata, yaitu: 1) orang-orang yang belum dewasa, 2) mereka yang ditaruh di bawah pengampuan”. Dikatakan belum dewasa menurut Pasal 47 Undang-undang Nomor 1 Tahun 1974 tentang Perkawinan, adalah anak yang telah mencapai umur 18 (delapan belas) tahun atau sudah pernah melangsungkan perkawinan, dapat melakukan perbuatan

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Nieuwenhuis terjemahan Djasadin Saragin, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Universitas Airlangga, Surabaya, 1985, hlm. 2.

hukum baik di dalam dan di luar pengadilan. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan, maksudnya pihak-pihak yang membuat perjanjian telah cakap menurut Pasal 1329 KUH Perdata, adalah “cakap untuk membuat suatu perikatan-perikatan, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tak cakap”. Pihak-pihak yang cakap bertindak yaitu pengangkut dan penumpang.

Suatu hal tertentu maksudnya perjanjian yang dibuat tersebut harus ada obyek yang diperjanjikan sebagai suatu hal tertentu, maksudnya harus ada obyek yang diperjanjikan untuk diserahkan atau dibuat. Obyek yang diperjanjikan dalam perjanjian menurut Pasal 1333 KUH Perdata, setidaknya harus tertentu, harus ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya tidak perlu ditentukan asalkan dikemudian hari dapat ditentukan atau diperhitungkan. Sedangkan menurut Pasal 1334 KUH Perdata, bahwa barang yang baru akan ada dikemudian hari dapat menjadi obyek perjanjian. Menurut Wirjono Prodjodikoro bahwa barang yang belum ada yang dijadikan obyek perjanjian tersebut dapat dalam pengertian mutlak (*absolute*) dan dapat dalam pengertian relative (*nisbi*).²⁶ Perikatan yang obyeknya tidak memenuhi Pasal 1333 KUH Perdata adalah batal, namun berdasarkan Pasal

²⁶ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Acara Perdata Di Indonesia*, Sumur Bandung, Jakarta, 1991, hlm. 22-23.

1334 KUH Perdata, bahwa barang-barang yang baru akan ada di kemudian hari dapat menjadi obyek persetujuan kecuali jika dilarang oleh undang-undang secara tegas. Obyek yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutan adalah usaha jasa angkutan.

Perjanjian yang dibuat tersebut obyeknya haruslah diperkenankan, maksudnya tidak dilarang oleh undang-undang, ketertiban umum maupun kesusilaan. Hal ini berarti dalam perjanjian yang dibuat mungkin terjadi :

- 1) perjanjian tanpa sebab;
- 2) perjanjian dengan suatu sebab yang palsu atau terlarang, dan
- 3) perjanjian dengan suatu sebab yang diperkenankan.²⁷

Ketentuan di atas merujuk pada Pasal 1335 dan 1337 KUH Perdata. Mengenai perkataan “sebab” terdapat beberapa interpretasi dari para sarjana, yang pada dasarnya adalah sebagai berikut:²⁸ Pasal 1335 KUH Perdata, menentukan bahwa suatu persetujuan tanpa sebab, atau dibuat berdasarkan suatu sebab yang palsu atau yang terlarang, tidaklah mempunyai kekuatan. Sedangkan Pasal 1337 KUH Perdata, menentukan bahwa Suatu sebab adalah terlarang, jika sebab itu dilarang oleh undang-undang atau bila sebab itu

²⁷ Vollmar, *Inleiding tot de studie van het Nederlands Burgerlijk Recht*, Terjemahan Adiwimarta, Gajahmada, Yogyakarta, 1962, hlm. 127.

²⁸ *Ibid.*

bertentangan dengan kesusilaan atau dengan ketertiban umum. Perjanjian pengangkutan yang dijadikan obyek adalah usaha jasa angkutan.

Pengangkutan adalah perjanjian pada umumnya dengan dibuktikan adanya karcis angkutan sesuai dengan ketentuan Pasal 38 ayat (2) UU No. 17 Tahun 1320 KUH Perdata. Hal ini berarti perjanjian pengangkutan terjadi jika pihak pengangkut telah menyerahkan karcis sebagai bukti angkutan kepada penumpang.

Mengenai perjanjian ini, “pihak-pihak dengan sengaja dan bersepakat saling mengikatkan diri, dalam perikatan mana timbul hak dan kewajiban pihak-pihak yang perlu diwujudkan. Hak dan kewajiban ini berupa prestasi. Pihak debitur berkewajiban memenuhi prestasi dan pihak kreditur berhak atas prestasi”.²⁹ Dengan prestasinya berupa melakukan perbuatan, yakni mengangkut penumpang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang dituju, yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.

1.5.3.3. Perjanjian Pengangkutan

Dasar hukum perjanjian pengangkutan adalah sebagaimana ditentukan dalam Pasal 38 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menentukan bahwa

²⁹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 13. (selanjutnya disingkat Abdulkadir 4).

perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Pengangkutan didasarkan atas perjanjian sesuai dengan yang dikemukakan oleh Purwosutjipto mengartikan pengangkutan sebagai berikut:

Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat penerimaan barang tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.³⁰

Dipertegas oleh Soegijatna Tjakranegara, yang mengemukakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah *consensuil* (timbal balik) di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.³¹

Perjanjian sebagaimana umumnya harus didasarkan atas kesepakatan kedua belah pihak. Ketentuan ini dimaksudkan agar perusahaan angkutan tidak membedakan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi perjanjian pengangkutan yang disepakati. Perjanjian pengangkutan harus dilengkapi dengan

³⁰Purwosutjipto, *Op. cit.*, hlm. 2.

³¹ Soegijatna Tjakranegara, *Op. cit.*, hlm. 67.

dokumen pengangkutan sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian internasional maupun peraturan perundang-undangan nasional sebagaimana Penjelasan Pasal 38 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Namun UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tidak memberikan definisi tentang perjanjian pengangkutan, karena aturan yang khusus tidak mengaturnya, maka digunakan aturan yang bersifat umum mengenai perjanjian yaitu Buku III KUH Perdata.

Perjanjian yang dimaksud adalah sebagaimana Pasal 1313 KUH Perdata, yang menentukan bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih sebagaimana Pasal 1313 KUH Perdata. Subekti mengartikan perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.³² Dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melakukan sesuatu hal, hal yang perlu diketahui adalah sejak kapan pihak-pihak yang membuat perjanjian tersebut saling terikat. Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih sebagaimana Pasal 1313

³²*Ibid.*, hlm. 1.

KUH Perdata. Subekti mengartikan perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.³³ Dua pihak yang terikat dalam perjanjian pengangkutan adalah pihak pengangkut dan penumpang, hal yang perlu diketahui adalah sejak kapan pihak-pihak yang membuat perjanjian tersebut saling terikat.

Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan adanya tiket atau dokumen angkutan sebagaimana Pasal 38 ayat (2) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menentukan bahwa perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud di atas dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Dokumen muatan yang dimaksud adalah *Bill of Lading* atau *Konosemen* dan *Manifest*. Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional sebagaimana Pasal 38 ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Keadaan tertentu yang dimaksud adalah seperti bencana alam, kecelakaan dilaut, kerusuhan sosial yang berdampak nasional, dan negara dalam keadaan bahaya setelah dinyatakan resmi oleh Pemerintah.

Dengan demikian hal yang membedakan antara perjanjian pada umumnya dengan perjanjian pengangkutan

³³ Subekti 1, *Op. cit.*, hlm. 1.

adalah adanya bukti tertulis berupa tiket atau dokumen angkutan. Hal terkait dengan perjanjian pada umumnya yang dibuat oleh pihak-pihak jika telah memenuhi syarat sahnya perjanjian, dibuat dengan suatu sebab dan sebab tersebut tidak dilarang oleh undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan, dilaksanakan dengan itikad baik dan juga memperhatikan norma yang ikut mengisi suatu kontrak, terdapat 3 (tiga) sumber di antaranya: undang-undang, kebiasaan dan kepatutan, maka perjanjian tersebut mengikat kedua belah pihak sebagaimana mengikatnya undang-undang. Perjanjian tersebut mengikat padasaat kedua belah pihak mencapai kata sepakat mengenai hal-hal pokok, sesuai dengan pendapat Subekti bahwa “pada dasarnya perjanjian dan perikatan yang timbul karenanya itu sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan. Dengan perkataan lain, perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal yang pokok dan tidaklah diperlukan sesuatu formalitas”.³⁴ Perjanjian pengangkutan sepakat belum mempunyai kekuatan mengikat, kesepakatan harus disertakan bukti adanya tiket atau dokumen angkutan.

Pengangkutan sebagai perjanjian dibuat antara penyelenggara angkutan dengan penumpang dan atau pemilik

³⁴*Ibid.*, hlm. 15.

barang yang dibuktikan dengan karcis atau dokumen angkutan. Sebagai unsur dalam suatu pengangkutan, jika salah satu unsur saja tidak terpenuhi, maka tidak dapat dikatakan sebagai suatu pengangkutan orang dan atau barang dengan menggunakan sarana kendaraan. Di dalam perjanjian pengangkutan yang dijadikan obyek adalah penumpang dan/atau barang yang diangkut, alat angkut dan biaya pengangkutan. Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad bahwa “Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan”.³⁵ Jika didasarkan perjanjian pada umumnya, maka perjanjian telah terjadi sejak kedua belah pihak mencapai kata sepakat mengenai hal-hal pokok, namun dalam perjanjian pengangkutan, dibuktikan dengan dokumen angkutan, berupa karcis untuk penumpang atau dokumen angkutan barang, sehingga dapat dikatakan bahwa perjanjian pengangkutan umumnya dibuat secara tertulis. Di dalam perjanjian pengangkutan yang dijadikan obyek adalah barang yang diangkut, alat angkut dan biaya pengangkutan. Sebagai suatu perjanjian, maka menimbulkan

³⁵*Ibid.*

suatu kewajiban secara timbal balik antara perusahaan yang menyelenggarakan angkutan dengan yang diangkut yaitu orang dan/atau barang.

1.5.4. Tinjauan Tentang Wanprestasi

1.5.4.1. Pengertian Wanprestasi

Apabila pengangkut tidak memenuhi kewajiban, maka dapat dikatakan ingkar janji atau Abdulkadir Muhammad menyebut wanprestasi yaitu “tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan”.³⁶ Menurut Wirjono Prodjodikoro dikemukakan: “Wanprestasi. Perkataan ini berarti: ketiadaan suatu prestasi, dan prestasi dalam hukum perjanjian berarti suatu hal yang harus dilaksanakan sebagai isi dari suatu perjanjian. Barangkali dalam bahasa Indonesia dapat dipakai istilah pelaksanaan janji untuk prestasi dan ketiadaan pelaksanaan janji untuk wanprestasi”.³⁷

Menurut Subekti, seseorang dikatakan telah wanprestasi apabila:

- a. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya;
- b. melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan;
- c. melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat;

³⁶*Ibid.*, hlm. 20.

³⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Op. cit.*, hlm. 44.

d. melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya”.³⁸

Seseorang dikatakan telah ingkar janji atau wanprestasi apabila tidak melakukan apa yang disanggupinya, atau melakukan tetapi terlambat atau melakukan tetapi tidak sebagaimana yang dijanjikan. Wanprestasi tersebut mengakibatkan pihak lain menderita kerugian, dan seharusnya kerugian itu tidak akan timbul jika pelaku menyadari akan perbuatannya tersebut, karenanya pelaku haruslah orang-orang yang mampu dalam melakukan perbuatan hukum dalam arti bukan pihak yang tidak cakap bertindak dalam hukum.

Menurut Yahya Harahap mengemukakan bahwa: “Jika wanprestasi itu benar-benar menimbulkan kerugian kepada kreditur, maka debitur wajib mengganti kerugian yang timbul. Akan tetapi untuk itu harus ada hubungan sebab akibat atau kausal verband antara wanprestasi dengan kerugian”.³⁹

1.5.4.2. Bentuk Ganti Rugi

Seseorang yang wanprestasi memberikan hak kepada pihak lain yang dirugikannya untuk menggugat ganti kerugian. Mengenai bentuk ganti kerugian dapat berupa penggantian biaya, rugi dan bunga, sesuai dengan ketentuan Pasal 1246 KUH Perdata yang menentukan: “Biaya, rugi dan bunga yang

³⁸ Subekti 1, *Op. cit.*, hlm. 45.

³⁹ Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1998, hlm. 65.

oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya,...”.

1.5.5. Tinjauan Tentang Tanggung Gugat

1.5.5.1. Pengertian Tanggung Gugat

Menurut Peter Mahmud Marzuki, tanggung gugat (*liability/ aansprakelijkheid*) merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab.⁴⁰ Pengertian tanggung gugat merujuk kepada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum. Mengenai tanggung gugat Moegni Djojodirdjo memberikan penjelasan bahwa adanya “tanggung gugat pada seorang pelaku perbuatan melanggar hukum, maka si pelaku harus bertanggung jawab atas perbuatannya dan karena pertanggung jawaban tersebut si pelaku tersebut harus mempertanggungjawabkan perbuatannya dalam gugatan yang diajukan di hadapan pengadilan oleh penderitanya terhadap si pelaku”.⁴¹ Memperhatikan pengertian tanggung gugat yang disampaikan oleh Moegni Djojodirdjo di atas dapat dijelaskan bahwa tanggung gugat adalah suatu keadaan wajib menanggung

⁴⁰Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prenada Kencana Media Group, Jakarta, 2009, hlm. 258.

⁴¹Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm. 113.

kerugian yang terjadi dan disengketakan. Mengenai pihak yang bertanggung gugat ini adalah pelaku yang melakukan perbuatan, yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian pada orang lain.

Tanggung gugat timbul karena adanya suatu kesalahan, namun sebagaimana dikemukakan oleh Peter Mahmud,⁴² bahwa kesalahan bukan merupakan unsur yang harus dipenuhi pada setiap kasus agar seseorang bertanggung gugat. Di samping itu, seseorang atau badan hukum dimungkinkan bertanggung gugat atas tindakan orang atau badan hukum lainnya.

Sehubungan dengan tanggung gugat ini, kerugian yang disebabkan karena perbuatan melanggar hukum oleh orang lain yang berarti bahwa tidak selalu pelaku perbuatan yang dapat dimintakan pertanggung gugat, melainkan dapat juga orang lain, meskipun orang tersebut bukan sebagai pihak yang benar-benar melakukan perbuatan melanggar hukum. Semua orang harus bertanggung jawab terhadap setiap tindakan atau perbuatan yang dilakukannya.

Merujuk pada ketentuan Pasal 14 PP No. 17 Tahun 1965 tentang Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Penumpang, yang menentukan:

⁴²Peter Mahmud Marzuki, *Op. cit.*, hlm. 259.

Pembayaran ganti kerugian pertanggung jawaban berdasarkan Peraturan Pemerintah ini tidak mengurangi tanggung-jawab dari pihak Pengangkut dan/atau pihak lain yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana, perdata atau perjanjian-perjanjian internasional yang bersangkutan untuk kecelakaan yang terjadi.

Ketentuan Pasal 14 PP No. 17 Tahun 1965 tentang Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Penumpang, memberikan penjelasan bahwa ketentuan-ketentuan pelaksanaan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang tersebut tidak mengurangi hak dari korban untuk menggugat ganti rugi atas kecelakaan yang terjadi.

1.5.5.2. Konsep Tanggung Gugat

Secara teoritis dikenal adanya 5 (lima) prinsip tanggung gugat pengangkut sebagai berikut:

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Liability Based on Fault Principle*)⁴³

Prinsip ini terdapat pada Pasal 1365 KUH Perdata. Pasal tersebut dikenal sebagai tindakan melawan hukum yang berlaku umum termasuk perusahaan penerbangan. Menurut Pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggungjawab atas perbuatannya artinya apabila

⁴³Abdulkadir, 2, *Op. cit.*, hlm. 37

karena perbuatannya mengakibatkan kerugian orang lain, maka orang tersebut harus bertanggungjawab untuk membayar kerugian yang diderita. Dalam prinsip ini penumpanglah yang harus membuktikan kesalahan dari pengangkut, sebagaimana diatur di dalam Pasal 1865 KUH Perdata, yang menentukan “barangsiapa yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut”.

b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*Presumption of Liability*)

Prinsip ini mempunyai arti bahwa “pengangkut selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu.⁴⁴ Dalam prinsip ini memungkinkan bagi pengangkut bebas dari tanggungjawabnya jika dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan atau tidak mungkin bagi mereka untuk mengambil tindakan tersebut guna menghindarkan

⁴⁴ *Ibid.*, hlm. 40.

kerugian yang timbul atau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut akibat dari kesalahan penumpang sendiri.⁴⁵

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability/Strict Liability*)

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip *presumption of liability*. Berdasarkan prinsip ini pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab tetapi dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri.⁴⁶ Dalam prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita konsumen tanpa harus membuktikan ada tidaknya kesalahan pada dirinya.

d. Prinsip tanggung jawab terbatas (*Limitation of Liability*)

Prinsip ini menyatakan bahwa tanggung jawab pengangkut dapat dibatasi sampai jumlah tertentu, artinya dari awal pengangkut sudah menentukan jumlah baku tertentu untuk tiap-tiap kerugian yang diderita penumpang.⁴⁷

e. Prinsip praduga bahwa pengangkut tidak selalu bertanggungjawab (*Presumption of Non-liability*)

⁴⁵ *Ibid*, hlm.41

⁴⁶ Koeshardianto Nugroho, *Op.cit.*, hlm.26

⁴⁷ Indri Hapsari, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Penumpang Terkait Asuransi Jasa Raharja*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, 2005, hlm.31

Prinsip ini menjelaskan mengenai tanggung jawab yang tidak dapat dikenakan pada pengangkut atau pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul atas sesuatu, dan sesuatu ini biasanya berupa barang bawaan penumpang yang berada dalam pengawasannya selama dalam pengangkutan (bagasi tangan).⁴⁸ Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab, hal ini bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian- pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan.

Tanggung gugat pemilik kapal atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang yang dikirim, akibat tenggelamnya kapal. Tanggung gugat pemilik kapal atas dasar nahkoda selaku penanggungjawab atas kapal merupakan orang-orang yang berada di bawah tanggungan pemilik kapal, demikian halnya dengan kapal merupakan barang-barang yang berada di bawah pengawasan pemilik kapal.

⁴⁸ *Ibid.*, hlm.28

1.6. Metode Penelitian

1.6.1. Jenis Penelitian dan Tipe Penelitian

Penelitian ini bersifat yuridis normatif yaitu penelitian yang didasarkan dengan menelaah peraturan perundang-undangan dan yurisprudensi yang berlaku yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dikaji. Hal ini bertujuan untuk menghasilkan penjelasan yang sistematis dari suatu permasalahan hukum.

1.6.2. Metode Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif , dengan tipe penelitian yuridis normatif maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan hukum yang berlaku di Indonesia (hukum positif) yang biasanya menggunakan atau bersarankan pada sumber data yang berupa peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori maupun konsep hukum dan pendapat para sarjana terkemuka.

1.6.3. Sumber Bahan Hukum

Adapun sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat, berupa peraturan perundang-undangan, antara lain:
 - Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
 - Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

-UU No. 17 Tahun 2008

-Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965

- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer karena bersifat menjelaskan yang dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, terdiri dari literatur maupun karya ilmiah para sarjana.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang terdiri dari Kamus Hukum dan Kamus Umum Bahasa Indonesia.

1.6.4. Teknik Pengumpulan dan Analisis Bahan Hukum

Langkah pengumpulan bahan hukum dalam tulisan ini adalah melalui studi kepustakaan, yaitu diawali dengan inventarisasi semua bahan hukum yang terkait dengan pokok permasalahan, kemudian diadakan klasifikasi bahan hukum yang terkait dan selanjutnya bahan hukum tersebut disusun dengan sistematisasi untuk lebih mudah membaca dan mempelajarinya.

Langkah pembahasan dilakukan dengan menggunakan penalaran yang bersifat deduktif dalam arti berawal dari pengetahuan hukum yang bersifat umum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan literatur, yang kemudian dipakai sebagai bahan analisis terhadap permasalahan yang dikemukakan sehingga diperoleh jawaban dari permasalahan yang bersifat khusus.

Pembahasan selanjutnya digunakan penafsiran sistematis dalam arti mengkaitkan pengertian antara peraturan perundang-undangan yang ada serta pendapat para sarjana.

1.7. Sistematika Penulisan

Bab I, merupakan Pendahuluan berisi uraian atau gambaran mengenai topik yang dibahas dalam skripsi ini. Dalam bab I ini menjadi sub bab latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian pustaka dimana kajian pustaka menjelaskan tentang dasar hukum dan ruang lingkup pengangkutan. Metodologi penelitian dimana yang digunakan untuk membahas proposal skripsi ini yaitu penelitian yuridis normatif.

Bab II, merupakan Pembahasan dari rumusan masalah yang pertama yang membahas tentang tanggung gugat pemilik kapal atas kelalaian muatan kapal yang berlebihan. Sub bab pertama membahas tentang 1) hubungan hukum antara pengangkut dan penumpang/pemilik barang. Sub bab kedua membahas tentang 2) tanggung gugat pemilik kapal atas kelalaian muatan kapal yang berlebihan.

Bab III, merupakan Pembahasan dari rumusan masalah kedua yang membahas tentang upaya hukum ahli waris penumpang kapal terhadap muatan yang berlebihan.

Bab IV, merupakan Penutup yang mengakhiri seluruh rangkaian uraian dan pembahasan skripsi. Sub babnya terdiri atas kesimpulan berisi jawaban masalah dan saran sebagai pemecahan masalah.