

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengangkutan secara umum merupakan kegiatan pemuatan penumpang atau barang kedalam 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 dan juga sebuah perjanjian timbal balik pada pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke tempat tertentu. Jika secara keperdataan pengangkutan dapat ditinjau didalam dan diluar Kitab Undang Undang Hukum Perdata yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan – hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang – barang maupun penumpang. Dari aspek hukum, dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan.

Pengangkutan terdiri menjadi 3 (tiga) jenis pengangkutan yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut, dan pengangkutan udara.¹ Tujuan diadakannya pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan untuk mencapai dan meninggalkan

¹ Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Ekonomi Islam*, Penerbit, Kota, cet. II

manfaat serta efisiensi. Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Pengangkutan darat pengangkutan melalui jalan raya, Pengangkutan darat pengangkutan melalui kereta api,
- b. Pengangkutan laut, dan
- c. Pengangkutan udara.

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia.²

Di Indonesia sudah banyak sekali masyarakat yang menggunakan transportasi laut, dengan begitu kita menyadari begitu pentingnya peranan pengangkutan laut ini terhadap kebutuhan dalam kehidupan dalam masyarakat. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungankeuntungan sebagai berikut: Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya, Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton. Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam

² Ridwan Khairandy, dkk., 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, hal 196.

pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), dan diatur Khusus dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU No. 17 Th. 2008 Tentang Pelayaran).

Pengangkutan laut atau samudra mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan di Indonesia. Jasa produksi angkutan laut biasanya mengenai barang-barang besar dan juga dapat menempuh jarak jauh, lebih jauh jarak yang ditempuh, relatif akan lebih murah ongkosnya, ruang angkutan laut jika dibandingkan dengan angkutan darat memang lebih besar dan luas. Kendaraan bermotor truck paling tinggi daya angkutnya 5-8 ton untuk kelas I, untuk kelas II terbatas pendukungnya jalan 5 ton, sedangkan kapal sampai ratusan ribu ton, demikian pula jalan di laut tidak perlu pemerintah membuat jalan, jalan di air tidak perlu banyak perawatan, kecuali di jalur lalu lintas masuk ke pelabuhan perambuan penerangan pantai, sebagai alur lalu lintas perlu mendapat perhatian.³

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan Laut yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dikuasai oleh Negara yang pembinaanya dilakukan oleh pemerintah. Pengangkutan di laut dapat mengangkut barang dan/atau penumpang. Dalam hal mengangkut barang dan/atau penumpang terdapat risiko yang dapat dialami oleh barang dan/atau penumpang,

³ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2005. hal 7.

yakni salah satunya adalah kecelakaan Barang. Kemajuan pengangkutan laut tidak dapat menghilangkan risiko kecelakaan atas rusak atau musnahnya kargo dimuat. Berkaitan dengan pengangkutan pasti tidak lepas dari kecelakaan yang terjadi saat perjalanan berlangsung, adapun bentuk-bentuk kecelakaan yang umum terjadi antara lain adalah ada tiga faktor penyebab kasus kecelakaan yang telah diinvestigasi KNKT (Komite Nasional Kecelakaan Transportasi), yaitu faktor kesalahan manusia (human error), faktor teknis dan faktor cuaca (alam). Tidak dapat dipungkiri suatu kecelakaan dapat dipandang dari sudut hukum perdata yang melibatkan langsung barang yang memiliki perjanjian dengan pengangkut yaitu PT INTAN BORNEO WISESA. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.⁴ Maka pengangkutan melalui laut memegang peranan penting. Meskipun demikian, tak dapat disangkal kemungkinan adanya resiko yang menimbulkan kerugian pada penumpang ataupun pengiriman barang.⁵

PT. Intan Borneo Wisesa merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa pelayaran. Perusahaan ini memiliki total 4 unit kapal *general cargo*. Aktivitas dari kapal tersebut adalah pupuk dalam kantong (*in-bag*) seperti pupuk, dan semen. Kapal *general cargo* milik

⁴ H.M.N. Purwosutjipto, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, hal 1.

⁵ H. A Abbas Salim. 2006. *Manajemen Tranfortasi*. Rajawali Pers, Jakarta, hal 38

PT. Intan Borneo Wisesa beroperasi melayani pengangkutan di wilayah perairan Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Nusa Tenggara. Perusahaan yang berdiri sejak tahun 1998 ini telah bekerja sama dan memiliki kontrak dengan beberapa perusahaan besar di Indonesia.

Berdasarkan pantauan hasil di lapangan, terdapat permasalahan mengenai aktivitas operasional dari kapal-kapal *general cargo* yang dimiliki oleh PT. Intan Borneo Wisesa. Permasalahan yang terjadi dan menjadi fokus perhatian utama dari operasional perusahaan adalah ketika melakukan pengiriman pupuk dalam kantong (*in-bag*) dengan menggunakan Kapal Gresik Niaga yang memiliki daya tampung sebesar 2300 ton, dan menggunakan Kapal Intan 31 yang bermuatan 1500 ton, selalu ditemui kantong pupuk yang robek maupun rusak dalam jumlah sak yang cukup banyak.

Asal	Tujuan	Nama Kapal	Jumlah Zak	Zak Rusak	Kg Zak		Jumlah Muatan		Selisih	Toleransi (%)	Keterangan
					Original	Rusak	Muat	Bongkar			
Gresik	Pangkal Pinang	Kapal Gresik Niaga	44,375	1,625	2,218,750	71,980	2,300,000	2,295,930	4,070	0.18	Tidak Defect
		Kapal Intan 31	43,828	2,172	2,191,400	99,365	2,300,000	2,297,119	2,881	0.12	Tidak Defect
		Kapal Sarana Lintas Nusantara	44,072	1,928	2,203,600	87,040	2,300,000	2,296,440	3,560	0.15	Tidak Defect
		Kapal Sarana Sukses	43,698	2,302	2,184,900	101,920	2,300,000	2,293,770	6,230	0.23	Defect
		Kapal Heng Star	43,960	2,040	2,198,000	92,725	2,300,000	2,296,925	3,075	0.13	Tidak Defect

	Kapal Intan 31	43,440	2,560	2,172,000	114,530	2,300,000	2,293,580	6,420	0.28	Defect
	Kapal Voyage Charter	44,256	1,744	2,212,800	78,240	2,300,000	2,297,390	2,610	0.11	Tidak Defect
	Kapal Sarana Lintas Nusantara	44,580	1,420	2,229,000	63,470	2,300,000	2,298,420	1,580	0.07	Tidak Defect
	Kapal Gresik Niaga	44,137	1,863	2,206,850	84,345	2,300,000	2,296,245	3,755	0.16	Tidak Defect
	Kapal Heng Star	44,359	1,641	2,217,950	72,765	2,300,000	2,296,415	3,585	0.15	Tidak Defect
	Kapal Voyage Charter	43,842	2,158	2,192,100	96,250	2,300,000	2,294,900	5,100	0.22	Defect

Tabel 1.1 Laporan Hasil Pengiriman Pupuk Dalam Kantong (In-Bag) Menggunakan Kapal per 2019

Asal	Tujuan	Nama Kapal	Jumlah Zak	Zak Rusak	Kg Zak		Jumlah Muatan		Selisih	Toleransi (%)	Keterangan
					Original	Rusak	Muat	Bongkar			
Gresik	Pare Pare	Kapal Voyage Charter	29,029	981	1,450,950	43,400	1,500,000	1,498,650	1,350	0.09	Tidak Defect
		Kapal Intan 31	28,645	1,355	1,432,250	59,620	1,500,000	1,495,670	4,330	0.29	Defect
		Kapal Gresik Niaga	29,350	650	1,467,500	27,300	1,500,000	1,499,050	950	0.06	Tidak Defect
		Kapal Heng Star	28,958	1,042	1,447,900	46,680	1,500,000	1,498,330	1,670	0.11	Tidak Defect
		Kapal Sarana Lintas Nusantara	27,763	1,237	1,338,150	54,820	1,500,000	1,447,670	2,330	0.16	Tidak Defect
		Kapal Sarana Sukses	28,436	1,664	1,421,800	69,450	1,500,000	1,496,700	3,300	0.22	Defect
		Kapal Voyage Charter	28,598	1,402	1,429,900	62,120	1,500,000	1,496,470	3,530	0.23	Defect
		Kapal Intan 31	27,707	293	1,385,350	12,365	1,400,000	1,398,965	1,035	0.07	Tidak defect
Kapal Heng Star	28,920	1,080	1,446,000	47,300	1,500,000	1,496,650	3,350	0.22	Defect		

Tabel 1.2 Laporan Hasil Pengiriman Pupuk Dalam Kantong (In-Bag) Menggunakan Kapal per 2020

Dari uraian yang telah diuraikan oleh penulis diatas mengenai adanya pemberian ganti kerugian terhadap barang PT INTAN BORNEO WISESA yang mengalami kecelakaan saat mengangkut barang maka dari itu penulis telah menarik untuk dilakukan penelitian dan dilakukan penulisan dalam proposal skripsi dengan judul penulis untuk dilakukan penelitian ke PT INTAN BORNEO WISESA GRESIK dan dilakukan penulisan dalam proposal skripsi dengan judul **“PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI KERUGIAN**

TERHADAP KECELAKAAN BARANG OLEH PT INTAN BORNEO MENURUT PASAL 472 KUHD”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang masalah diatas, Maka rumusan masalah yang ada dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan pemberian ganti kerugian pada pemilik barang oleh PT INTAN BORNEO WISESA yang mengalami kecelakaan?
2. Bagaimana upaya hukum bagi pihak yang dirugikan akibat dari kecelakaan barang yang dilakukan oleh PT INTAN BORNEO WISESA?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui bagaimana pelaksanaan pemberian ganti kerugian pada pemilik barang oleh PT INTAN BORNEO WISESA yang mengalami kecelakaan.
2. Mengetahui kendala – kendala pelaksanaan pemberian ganti kerugian pada barang yang mengalami kecelakaan di PT INTAN BORNEO WISESA.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi serta sumbangan bagi pengembangan dan pengkajian ilmu

hukum, khususnya yang berkaitan dengan pertanggung jawaban dari PT INTAN BORNEO WISESA dalam pemberian ganti kerugian terhadap barang yang terjadi kecelakaan.

- b. Hasil penelitian ini dapat dipakai sebagai acuan terhadap penelitian-penelitian sejenis untuk tahap berikutnya.

2. Manfaat praktis

- a. Sebagai sarana untuk memperluas pemahaman bagi para pembaca mengenai ilmu hukum perdata khususnya mengenai Pengangkutan Laut.
- b. Dapat menambah pengetahuan, membantu, dan memberikan memberi masukan kepada semua pihak yang membutuhkan pengetahuan terkait langsung dengan penelitian ini.

1.5 Tinjauan Umum Pengangkutan

1.5.1 Definisi Pengangkutan

Pengangkutan dapat diartikan sebagai 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. Hukum pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak

pengguna jasa (penumpang) berkeharusan untuk melakukan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.⁶

Transportasi merupakan pendukung setiap kegiatan manusia yang terkait mobilisasi barang maupun manusia dalam kehidupan. Kemudahan dalam memobilisasi barang maupun manusia dalam mempengaruhi kegiatan ekonomi maupun sosial yang terjadi dimasyarakat. Pada zaman modern ini transportasi atau yang biasa kita sebut dengan pengangkutan mempunyai peranan penting dan strategis untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban berlalu-lintas dalam rangka pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan serta teknologi.

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Berawal dari kata ‘angkut’ ini kemudian dikembangkan lebih lanjut menjadi kata ‘pengangkutan’ dan kata transportasi yang mengangkut. Contohnya seperti pengangkutan kereta api, pengangkutan kapal, pengangkutan bus, dan lain sebagainya. Menurut Abdul Kadir Muhammad, pengertian pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang memiliki arti mengangkat atau membawa, memuat dan

⁶ Widyaningtyas, R., 2010, .

membawa atau mengirim.⁷ Pengertian lain dari pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.⁸

Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi ditempat tujuan daripada ditempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (place utility) dan nilai waktu (time utility). Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ke tempat di mana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkut.⁹

1.5.2 Jenis-Jenis Pengangkutan

Ada tiga macam pengangkutan yaitu, Pengangkutan Darat, Pengangkutan Laut atau Perairan dan Pengangkutan Udara. Aspek hukum publik pada pengangkutan diatur dengan Undang-Undang, sedangkan aspek hukum perdata pada pengangkutan di atur dengan perjanjian yang dibuat oleh para pihak serta kebiasaan yang hidup

⁷ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 19.

⁸ Hasim Purba, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan, hal 4.

⁹ Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan* (Jakarta: Lembaga Penerbit FEUI), hlm. 5, yang dikutip oleh Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, ctk-1, FH UII Press, hal. 371.

dalam masyarakat.¹⁰ Sumber hukum bagi ketiga macam pengangkutan tersebut diatur di dalam KUHD maupun di luar KUHD (yaitu undang-undang tentang pengangkutan) seperti di paparkan berikut ini:

1. Pengangkutan darat di atur di dalam:
 - a) KUHD, Buku I , Bab V, bagian 2 dan 3, mulai pasal 90-98 (yang mengatur pengangkutan darat sekaligus pengangkutan perairan darat, tetapi khusus pengangkutang barang, sedang pengangkutan orang tidak diatur).
 - b) Peraturan-peraturan khusus lainnya, adalah: - Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menggantikan Stb.No.262 Tahun 1927 tentang Pengangkutan Kereta Api . - Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. - Peraturan-Peraturan tentang Pos dan Telekomunikasi.
2. Pengangkutan Perairan Darat, diatur dalam:
 - a) KUHD.Buku I Bab V Bagian 2 dan 3, mulai pasal 90-98
 - b) Peraturan-peraturan Khusus lainnya yaitu: Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran,

¹⁰ Rahayu Hartini. 2012. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Citra Mentari, Malang.hal 5

(karena pada Undang-Undang ini juga mengatur mengenai angkutan sungai danau antar pulau atau ASDP).

3. Pengangkutan di Laut, diatur dalam:

- a) KUHD, Buku II, Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal,.
- b) KUHD, Buku II, Bab V-A tentang Pengangkutan Barang-barang.
- c) KUHD , Buku II , Bab V-B tentang Pengangkutan Orang.
- d) Serta peraturan khusus lainnya yakni:
 - PP Nomor 2 Tahun 1969 (LN 1969-2) Tentang “Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
 - Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaranyang menggantikan semua perundang-undangan Hindia Belanda yang berhubungan dengan pelayaran (lihat ketentuan pasal 131 Undang-Undang Pelayaran).

4. Pengangkutan Udara, diatur dalam:

- a) S.1939-100 (Luchtvervoerordonantie atau Ordonasi Penangkutan Udara disingkat OPU) bsd. Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 (LN 1958-159 dan TLN Nomor 1687 Tentang Penerbangan) tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992.
- b) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menggantikan Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 Tentang Penerbangan¹¹.

1.5.3 Definisi Pengangkutan Laut

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 yaitu :

1. Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
2. Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan yang meliputi waduk, rawa, anjir, kanal.
3. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang

¹¹ Ibid. hal, 5-6.

menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang atau pun penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan sekali dalam mewujudkan terciptanya pola distribusi nasional yang dinamis. Praktik penyelenggaraan suatu pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan. Serta dalam pelaksanaannya harus dilakukan secara adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat.

1.5.4 Asas Hukum Pengangkutan Laut

Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa undang-undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan undang-undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam undang-undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak

355 pasal sedangkan undang-undang pelayaran sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.¹²

Asas-asas mengenai pelayaran dinyatakan didalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan :

- a. Asas manfaat;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Asas persaingan sehat;
- d. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. Asas kepentingan umum;
- g. Asas keterpaduan;
- h. Asas tegaknya hukum;
- i. Asas kemandirian;
- j. Asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. Asas kedaulatan negara; dan
- l. Asas kebangsaan.

1.6 Tinjauan Umum Kecelakaan di Laut

1.6.1 Definisi Kecelakaan

Pada era globalisasi dimana kebutuhan masyarakat serta populasi manusia yang semakin meningkat berbanding lurus dengan meningkatnya mobilitas yang dilakukan masyarakat. Peningkatan

¹² M. Husseyn Umar, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim* (Bab 14 : Nenerapa Catatan Atas UU No. 17/2008), Ind-Hilco, Jakarta, 2008, hal 220.

mobilitas tersebut harus diimbangi oleh sarana dan prasarana berupa alat transportasi yang memadai. Salah satu jenis alat transportasi yang banyak digunakan saat ini adalah transportasi laut untuk mengangkut barang.

Kapal merupakan sarana transportasi yang sangat efisien untuk mengirim dan memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dan juga ke tempat yang jauh. Eksistensi kapal sebagai salah satu media transportasi laut telah diakui memiliki peranan yang sangat penting sejak pertama kali ditemukan hingga saat ini. Kapal yang merupakan alat transportasi di dunia dengan multi keunggulan komparatif seperti dalam operasi transportasi barang dan penumpang, rendah polusi yang dihasilkan oleh kapal, terbebas dari kemacetan jalan raya, dan bersifat massal.

Kecelakaan Menurut kamus bahasa Indonesia, Kecelakaan berarti kejadian yang menyedihkan yang menimpa yang merupakan malapetaka atau bencana. Jadi, Kecelakaan kapal adalah peristiwa yang menyedihkan atau malapetaka / bencana yang menimpa kapal itu sendiri beserta awak dan muatannya¹³ Menurut konsep dasar keselamatan pelayaran, kapal yang hendak berlayar harus berada dalam keadaan laik laut (*seaworthiness*). Artinya, kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar. dalam pelayaran. Kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta

¹³ Thamrin, 2015, "Manajemen Keselamatan Maritim Dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (*Zero Accident*)", *Jurnal Ilmiah WIDYA*. hal 111

melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK)-nya. Kelaikan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nakhoda dan ABK harus berpengalaman dan bersertifikat. Perlengkapan, store dan bunker, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat.¹⁴

Jika terjadi kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nakhoda ataupun awak kapal dari kapal tersebut. Dalam KUHD disebutkan dalam pasal 341 bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal. Sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan Nakhoda dapat memenuhi pertanggung jawabannya seperti yang diisyaratkan oleh Undang-Undang.¹⁵

1.6.2 Sebab – Sebab Kecelakaan Muatan

Adapun dampak dari kecelakaan kapal laut akan mengakibatkan halhal berikut:

1. Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal.

¹⁴ Etty R. Agoes, S.H., LL.M, 2005, Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan PerundangUndangan Tentang Yurisdiksi Dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI Jakarta, hal 2

¹⁵ William Andre, 2017, *Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Pada Penyandang Disabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry cabang Merak)*, Departemen Hukum Keperdatan BW, Universitas Sumatera Utara Fakultas Hukum Medan, hal 33.

2. Hilangnya seseorang dari kapal atau sarana apung lainnya yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau pengoperasian kapal.
3. Hilangnya atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih.
4. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih.
5. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih.
6. Kandasnya atau tidak mempunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan.
7. Kerusakan material/barang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan, pengoperasian kapal.

1.6.3. Solusi Kecelakaan Pengangkutan Laut

Sebagai pengangkut, perusahaan *shipping* bertanggung jawab terhadap penumpang dan barang yang dibawanya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 40 Undang Undang Pelayaran yang berbunyi:

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.

Kemudian, Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran *jo.* Pasal 181 ayat (2) PP 20/2010 pada intinya menyatakan bahwa tanggung jawab tersebut 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

Berdasarkan ketentuan di atas, perusahaan angkutan laut bertanggung jawab terhadap musnah, hilang, dan rusaknya barang yang diangkutnya.

Pada saat adanya kecelakaan kapal atau muatan barang tersebut rusak maka solusi yang tepat adalah adanya asuransi atau biasa disebut klaim asuransi misalnya biaya asuransi tentunya dibebankan kepada pengirim atau pengguna jasa. Perjanjian asuransi yang dibuat adalah antara perusahaan asuransi sebagai penanggung dengan pengirim/pengguna jasa sebagai tertanggung, walaupun dapat dimungkinkan pula perjanjian asuransi dilaksanakan oleh perusahaan asuransi dengan perusahaan angkutan laut untuk kepentingan pengirim/pengguna jasa.

1.7 Tinjauan Umum Ganti Kerugian

1.7.1 Definisi Ganti Kerugian

Ganti rugi dalam lapangan hukum perdata adalah pemberian prestasi yang setimpal akibat suatu perbuatan yang menyebabkan kerugian diderita oleh salah satu pihak yang melakukan kesepakatan/konsensus. Peraturan pencabutan hak pada masa pemerintahan Hindia Belanda, (*onteigenings ordonantie/Staatsblad 1920-574*) pada hoofdstuk IV, menggunakan istilah pengganti kerugian (*schadeloostelling*) yang maknanya hampir sama dengan *schadevergoeding*. Pengganti kerugian diberikan terhadap kerugian (*schade*), dan biaya yang dikeluarkan (*processkosten*) yang dialami pemilik tanah. Makna ganti rugi menurut kamus umum bahasa Indonesia dikatakan uang untuk memulihkan kerugian orang.

Adapun pengertian ganti kerugian oleh Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Pasal 1 ayat (10), yaitu: “Ganti kerugian adalah penggantian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah.” Pengertian kerugian menurut R. Setiawan, adalah kerugian nyata yang terjadi karena wanprestasi. Adapun besarnya kerugian ditentukan dengan

membandingkan keadaan kekayaan setelah wanprestasi dengan keadaan jika sekiranya tidak terjadi wanprestasi.¹⁶

Pengertian kerugian yang hampir sama dikemukakan pula oleh Yahya Harahap, ganti rugi ialah “kerugian nyata” atau “fietelijke nadeel” yang ditimbulkan perbuatan wanprestasi.¹⁷

1.7.2 Asas Asas Ganti Kerugian

Berkaitan dengan ganti rugi, agar kepentingan umum tidak menyimpang dari makna sesungguhnya dalam implementasinya harus memenuhi asas hukum umum sebagai berikut:

1. Asas Kepantasan Hukum

Kepantasan hukum atau kelayakan hukum ataupun kepatutan hukum bersandar kepada kebenaran dan keadilan. Pemerintah sebagai pelaksana kekuasaan Negara dapat bertindak secara pantas menurut hukum di dalam keadaan tertentu. Perbuatan yang dilakukan berdasarkan ada tidaknya unsur kepantasan hukum, akan menentukan juga ada tidaknya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh pemerintah.

2. Asas Kesamaan Kedudukan Dalam Hukum

Asas ini bersumber dari Pasal 27 ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945 Amandemen ke-4, yang berisikan

¹⁶ R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Binacipta, Bandung, 1977, hal. 17.

¹⁷ M. yahya Hrahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1986, hal. 66.

konsekuensi antara hak dan kewajiban. Negara, hak dan kewajiban diatur dan harus dibaca dalam satu nafas serta dijalankan secara seimbang. Asas kesamaan kedudukan dalam hukum mengimplementasikan dua ukuran pengujian (*toetsingsmaatstaven*), yaitu: Adanya ukuran dalam memberi keputusan terhadap kebijaksanaan pemerintah. Adanya ukuran untuk menentukan kebijaksanaan yang menjadi dasar keputusan. Tujuan dijalanannya hak dan kewajiban pemilikan tanah adalah untuk mencapai tujuan hukum berupa keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan bagi masyarakat.

1.7.3 Bentuk Bentuk Ganti Kerugian

Bentuk ganti kerugian yang ditawarkan seharusnya tidak hanya ganti kerugian fisik yang hilang, tetapi juga harus menghitung ganti kerugian non fisik seperti pemulihan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang dipindahkan ke lokasi yang baru. Sepatutnya pemberian ganti kerugian tersebut harus tidak membawa dampak kerugian kepada pemegang hak atas tanah yang kehilangan haknya tersebut melainkan membawa dampak pada tingkat kehidupan yang lebih baik atau minimal sama pada waktu sebelum terjadinya kegiatan pembangunan.¹⁸

Adapun dalam Pasal 36 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk

¹⁸ Maria S.W. Sumardjono, *Op.Cit*, hal. 200.

Kepentingan Umum mengenai pemberian ganti kerugian dapat diberikan dalam bentuk:

1. Uang;
2. Tanah pengganti;
3. Permukiman kembali;
4. Kepemilikan saham; atau
5. Bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak.

Bentuk ganti rugi di atas dapat disimpulkan bahwa ganti rugi yang diberikan oleh instansi Pemerintah hanya diberikan kepada faktor fisik

1.8 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan adalah penelitian empiris yuridis dengan kata lain adalah jenis penelitian hukum sosiologis dan dapat disebut pula dengan penelitian lapangan, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat.¹⁹ Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.

¹⁹ Bambang Waluyo, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*” , Sinar Grafika, Jakarta, hal.15.

Metode penelitian empiris ini lebih menekankan pada hasil observasi lapangan yang berada di PT INTAN BORNEO WISESA yang berada di Gresik.

1.9 Sumber Data

Dalam penulisan proposal ini, digunakan metode pengumpulan data dan bahan-bahan yang berkaitan dengan materi proposal ini. Bertujuan agar tulisan ini dapat dipertanggungjawabkan nilai ilmiahnya, data yang dikumpulkan oleh penulis dalam penyusunan proposal ini dilakukan melalui pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang berasal dari sumber asli atau pertama dengan melakukan wawancara terhadap pihak yang berkaitan.

Data sekunder adalah sejumlah data yang diperoleh melalui pustaka yang meliputi buku-buku dan dokumen-dokumen, yang berkaitan dengan objek penelitian. Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter).

Bahan Hukum Primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang; Bahan Hukum Sekunder, yaitu semua dokumen resmi yang merupakan informasi atau hasil kajian tentang kontrak pengadaan barang dan

jasa, seperti buku , teori-teori dan pendapat para sarjana serta artikel-artikel yang dimuat di berbagai website di internet;

Bahan Hukum Tersier, yaitu semua dokumen yang berisi konsep- konsep dan keterangan-keterangan yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus, ensiklopedia dan sebagainya.

1.10 Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh bahan hukum yang diperlukan dalam penelitian proposal skripsi ini diperoleh dengan cara:

1. Observasi Di Lapangan

Suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang diteliti di PT INTAN BORNEO WISESA. Observasi yang dilakukan dengan cara pengamatan dan pencatatan mengenai pelaksanaan yang ada dilapangan secara langsung.

2. Wawancara

Wawancara adalah suatu proses interaksi dan komunikasi yang dilakukan oleh pewawancara dan terwawancara untuk memporeleh informasi yang lengkap, dalam penelitian ini, penulis memilih untuk mewawancarai Bapak Septrianto Maulana selaku Direktur Operasional dari PT INTAN BORNEO WISESA.

3. Studi Pustaka/Dokumen

Studi dokumen merupakan langkah awal dari setiap penelitian hukum, studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian perpustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian.

1.11 Metode Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan untuk menganalisa data adalah analisis kualitatif, Menurut Soerjono Soekanto, analisis data kualitatif adalah suatu cara analisis yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilaku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.²⁰

1.12 Lokasi Penelitian

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian di PT INTAN BORNEO WISESA GRESIK.

Waktu penelitian ini adalah 8 (Delapan) bulan, dimulai dari bulan Oktober 2020 sampai bulan Mei 2021 Penelitian ini mulai dilaksanakan pada bulan Oktober Hingga Februari, yang meliputi

²⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2008, hlm 154

tahap persiapan penelitian yakni pengajuan judul (pra proposal), acc judul, permohonan surat ke Instansi, pencarian data, bimbingan penelitian, penulisan penelitian

1.13 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah proposal skripsi ini, maka kerangka dibagi menjadi beberapa bab yang terdiri dari beberapa sub bab. Proposal skripsi dengan judul **“PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI KERUGIAN TERHADAP KECELAKAAN BARANG OLEH PT INTAN BORNEO MENURUT PASAL 472 KUHD” (Studi Kasus di PT INTAN BORNEO GRESIK)** Yang dalam pembahasannya dibagi menjadi IV (empat) bab, sebagaimana diuraikan secara menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam proposal skripsi ini.

Bab Pertama, adalah sebagai bab pendahuluan, yang memuat latar belakang masalah dan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian. Pendahuluan ini merupakan dasar pijakan untuk melangkah kebab selanjutnya, pendahuluan ini ditulis dengan maksud sebagai pengantar untuk memudahkan pembaca agar mengerti garis besar permasalahan dalam proposal skripsi ini, Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris.

Bab Kedua membahas dari rumusan masalah yang pertama mengenai pelaksanaan pemberian ganti kerugian pada pemilik barang oleh PT INTAN BORNEO WISESA yang mengalami kecelakaan. Bab ini terbagi menjadi dua sub-bab. Sub bab *pertama*, membahas mengenai Pelaksanaan pemberian ganti kerugian terhadap kecelakaan barang oleh PT INTAN BORNEO WISESA, dan sub bab *kedua*, membahas tentang analisa pelaksanaan ganti kerugian yang dilakukan oleh PT Intan Borneo Wisesa terhadap kecelakaan barang angkutan menurut pasal 472 KUHD (Kitab Undang Undang Hukum dagang).

Bab Ketiga membahas dari rumusan masalah kedua mengenai upaya hukum bagi pihak yang dirugikan akibat dari kecelakaan barang yang dilakukan oleh PT INTAN BORNEO WISESA.

Bab Keempat merupakan penutup yang berisi kesimpulan dari keseluruhan pembahasan permasalahan dalam skripsi dan juga saran untuk permasalahan dalam skripsi.