

## **BAB II**

### **PEMBAHASAAN**

#### **A. Tinjauan umum tentang Pengangkutan**

Pengertian “angkutan” berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkut atau membawa, memuat dan membawa atau mengirim<sup>8</sup>. Mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat, membawa atau mengirim. Pengangkutan berarti pengangkatan atau membawa barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Dengan demikian, angkutan dapat berarti suatu proses atau gerakan dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>9</sup> Jadi angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan penumpang dan/ atau barang dari alat angkut ke tempat yang telah ditetapkan.

Pengangkutan adalah salah satu bidang kegiatan yang sangat vital bagi kehidupan masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari Keadaan geografis di Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau besar dan pulau-pulau kecil serta sebagian besar lautan memungkinkan pengangkutan dapat dilakukan melalui antar pulau ataupun antar Negara dapat dijangkau.

#### **1. Pengangkutan Kapal**

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi

---

<sup>8</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan, Darat, Laut, dan Udara*. (Bandung : PT Citra Aditya Bhakti, 1994), hal 19

<sup>9</sup> Prof. DR. H.K Martono, S.H., LL.M. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta, PT RajaGrafindo, 2011, hal 6

penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ketempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit, atau meninggal dunia. Jika yang diangkut adalah barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, ataupun kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumberdaya manusia dan barang ditempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan. Salah satunya menunjang pembangunan di berbagai sector misalnya : sector perhubungan, pengangkutan memperlancar arus manusia, barang, jasa, serta informasi keseluruh penjuru tanah air. Sector Pariwisata, pengangkutan memungkinkan para wisatawan menjangkau berbagai objek wisata yang berarti dapat meningkatkan pemasukan bagi daerah wisata tersebut bahkan dapat menambah devisa bagi Negara. Sector Perdagangan, pengangkutan mempercepat penyebaran perdagangan barang yang biasanya digunakan sehari-hari dan kebutuhan pembangunan, sampai keseluruh wilayah di Indonesia. Sector Pendidikan, pengangkutan menyebarkan sarana pendidikan dan tenaga pendidik keseluruh daerah serta mobilitas penyelenggaraan pendidikan. Dengan adanya pengembangan tersebut maka akan terjadi keselarasan antara kehidupan di kota dan di desa. Banyaknya pengguna jasa pengangkutan oleh masyarakat memberi dampak pada pembangunan desa berupa keselarasan antara kehidupan kota dengan desa, keselarasan tersebut terjadi karena arus informasi timbal balik antara kota dengan desa sehingga perkembangan

tingkat berfikir dan kemauan untuk meningkatkan keahlian dan keterampilan masyarakat didesa dapat tumbuh lebih cepat.

## **2. Perjanjian Pengangkutan**

Didalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) perjanjian diatur didalam Pasal 1313 yaitu Perjanjian adalah Perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Dalam peristiwa tersebut, timbulah suatu hubungan hukum antara dua orang atau lebih yang disebut dengan perikatan yang didalamnya terdapat hak dan kewajiban masing-masing pihak. Para pihak didalam perjanjian diberikan kebebasan untuk menentukan isi dari perjanjian tersebut. Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Persetujuan antara kedua belah pihak tersebut melahirkan hubungan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui penyelenggaraan pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan penumpang dan/ atau barang dari satu tempat ketempat yang dituju tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung dengan dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi suatu perjanjian

pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh pihak-pihak. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen penumpang lazim disebut karcis penumpang. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian Carter (*carter party*) supaya para pihak mendapat kepastian dari perjanjian tersebut seperti :

- a. Kedua pihak ingin memperoleh kepastian mengenai kewajiban dan hak.
- b. Kejelasan perincian mengenai objek, tujuan, dan beban risiko pihak-pihak.
- c. Kepastian dan kejelasan cara pembayaran dan penyerahan barang.
- d. Menghindari berbagai macam tafsiran arti kata dan isi perjanjian.
- e. Kepastian mengenai kapan, dimana, dan alasan apa perjanjian berakhir.
- f. Menghindari konflik pelaksanaan perjanjian akibat ketidakjelasan maksud yang dikehendaki para pihak.

Undang-Undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkutan baru diselenggarakan atau dilakukan setelah biaya pengangkutan dibayarkan terlebih dahulu. Akan tetapi, di samping ketentuan Undang-Undang Pengangkutan, juga berlaku kebiasaan masyarakat yang dapat membayar biaya pengangkutan kemudian. Perjanjian Pengangkutan biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika dalam perjanjian ditentukan perjanjian yang lain.

Pengangkutan dalam arti luas ini berhubungan dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya,

tanggung jawab pengangkut mulai berjala sejak penumpang dan/atau barang dimuat kedalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada yang menerima barang tersebut. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban kewajiban yang telah ditetapkan di dalam perjanjian pengangkutan atau Undang-Undang Pengangkutan. Kewajiban Utama pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan. Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut atau selama diangkut atau ketika turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi tersebut. Demikian pula halnya pada pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika di perjanjikan lain. Akan tetapi tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan adanya Undang-Undang Pengangkutan. Undang-Undang pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat

- a. Keadaan memaksa (*force majeure*)
- b. Cacat pada penumpang ataupun barang itu sendiri
- c. Kesalahan dan kelalaian penumpang atau pengirim

Pengangkut di bebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian.

Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang

ditentukan Undang-Undang Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).

Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt) Indonesia. Pengangkut wajib ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima apabila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan (Pasal 1236 KUHPdt). Biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima (Pasal 1246 KUHPdt). Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, dapat diselesaikan melalui kemuka pengadilan yang berwenang atau gugatan melalui arbitase.

### **3. Pihak dalam Pengangkutan**

A. Pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian pengangkutan sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka terdiri dari :

- a. Pihak pengangkut
- b. Pihak penumpang
- c. Pihak pengirim
- d. Pihak penerima

Selain itu, ada pula pihak-pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan sebagai perusahaan penunjang pengangkutan. Mereka adalah ;

- a. Perusahaan ekspedisi muatan

- b. Perusahaan agen perjalanan
- c. Perusahaan agen pelayaran
- d. Perusahaan bongkar muat

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah mereka yang secara langsung terikat memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka adalah pihak :

- a. Pengangkut  
Memiliki kewajiban utama menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya pengangkutan.
- b. Pengirim  
Memiliki kewajiban utama membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan barangnya.
- c. Penumpang  
Memiliki kewajiban utama membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutan.

Ada juga mereka yang secara tidak langsung terikat pada perjanjian pengangkutan, tetapi bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti ;

- a. Perusahaan ekspedisi muatan
- b. Perusahaan agen perjalanan
- c. Perusahaan muat bongkar
- d. Perusahaan pergudangan atau kerena memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan
- e. Penerima kiriman

Mereka menjalankan perusahaan di bidang jasa pelayanan yang menunjang kegiatan perusahaan pengangkutan. Pihak yang bertindak atas nama pengirim, seperti perusahaan ekspedisi muatan, penerima kiriman, dan pihak yang bertindak atas nama pengangkut, seperti perusahaan keagenan dan perusahaan pergudangan.

#### B. Pihak dalam Pengangkutan Laut

Didalam pengangkutan ada para pihak yang bertanggung jawab akan keselamatan kapal pada saat kapal mengangkut barang dilaut para pihak tersebut dianggap memiliki tanggung jawab besar dan para pihak tersebut yaitu:

- a. Shipper adalah orang yang mengirimkan muatan atau barang. Jadi shipper disini sebagai pihak yang menyerahkan muatannya pada carrier (pengangkut) untuk diangkut ketempat tujuan atau pelabuhan yang dituju.
- b. Carrier adalah pihak yang melaksanakan pengangkutan muatan.
- c. Consignee adalah pihak yang menerima muatan di pelabuhan yang dituju, pihak inilah yang akan mengambil muatannya sesuai kesepakatan antara pengirim muatan dan penerima muatan.
- d. Syahbandar adalah pegawai/pejabat yang mengepalai urusan pelabuhan atau dapat disebut Kepala pelabuhan, tugas pokoknya adalah melaksanakan pengawasan dan menegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan. Syahbandar memiliki fungsi (Sesuai dengan PM. 34 Tahun 2012 Pasal 3):



- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
- 2) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- 3) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
- 4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
- 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (Search And Rescue/ SAR), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- 6) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- 8) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan

dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan

9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

e. Nahkoda adalah orang yang bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu kepelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada didalam kapal. Nahkoda memiliki fungsi sebagai :

- 1) Mempersiapkan kapal dengan baik baik dokumen kapal maupun kelengkapan untuk keselamatan kapal.
- 2) Menjaga dan bertanggung jawab terhadap awak kapal sesuai prosedur.
- 3) Membuat kapalnya layak laut (seaworthy)
- 4) Bertanggung jawab atas keselamatan perjalanan pelayaran kapal laut.
- 5) Mematuhi perintah dari pemilik atau pengusaha kapal selama masih sesuai

f. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

#### **4. Dasar Hukum Pengangkutan Laut**

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem tersendiri atas

pengangkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pengangkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dengan kapal. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. ( Pasal 1 angka 3 dan 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008)

Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 Pasal 1 angka 2 mengatakan Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Sedangkan di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan berisikan tentang pengertian kapal. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah

Selain itu pengangkutan perairan juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia, yaitu Buku II Bab V tentang perjanjian Carter Kapal : Bab VA tentang Pengangkutan Barang dan Bab VB tentang Penangkutan Penumpang. Peraturan Undang-Undang dalam KUHD Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan-ketentuan KUHD Indonesia sifatnya sebagai *lex generalis*.

## 5. Dasar Hukum Tanggung Jawab Pengangkut

Sesuai dengan Undang - Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran  
Pasal 40

- (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.

Pasal 41

- (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.

Tanggung Jawab Pengangkutan Hukum pengangkutan mengenal 3 prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*) dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

a. Prinsip Tanggung Jawab karena Kasalahan (*fault liability*)

Setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan kepada pengangkut. Dalam pengangkutan dengan kapal perusahaan pengangkut wajib mengangkut penumpang dan/ atau barang yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan ( Pasal 38 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Perusahaan pengangkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. Perusahaan tersebut bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/ atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati (Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud di atas dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa :

- 1) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut.
- 2) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut.

3) Keterlambatan pengangkutan penumpang dan/ atau barang yang di angkut.

4) Kerugian pihak ketiga.

b. Tanggung Jawab karena Praduga

Dimana pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab setiap kerugian yang ditimbulkan dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah dalam artian dapat membuktikan bahwa ia tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan.

Prinsip ini biasanya digunakan untuk pengangkutan perairan atau pelayaran, dalam Undang-Undang Pelayaran Indonesia Perusahaan pengangkutan perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa :

- 1) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
- 2) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut
- 3) Keterlambatan pengangkutan penumpang dan/ atau barang yang di angkut
- 4) Kerugian pihak ketiga

Jika perusahaan pengangkutan perairan dapat membuktikan bahwa kerugian itu bukan disebabkan oleh kelaliannya, dia dapat

dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya (Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga. Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pihak pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian pada pengirim barang, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya [Pasal 468 ayat (2) KUDH]. Artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

#### c. Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip ini, pengangkutan harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan membuktikan adanya kesalahan pengangkut. Dalam prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.

Ganti rugi merupakan sanksi yang dapat dibebankan kepada debitur yang tidak memenuhi prestasi dalam suatu perikatan untuk memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga. Biaya adalah segala pengeluaran atau

pengongkosan yang nyata telah dikeluarkan oleh kreditur. Rugi adalah segala kerugian karena musnahnya atau rusaknya barang barang milik kreditur akibat kelalaian debitur. Sedangkan Bunga adalah segala keuntungan yang diharapkan atau yang sudah diperhitungkan sebelumnya. Penumpang berhak atas ganti kerugian yang wajib diberikan oleh pengangkut karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan. Setidaknya, ada dua sebab timbulnya ganti rugi, yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) yang dimulai dari Pasal 1246-Pasal 1252 KUHPerdata.

Nakhoda adalah orang yang bertanggungjawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya, yakni melindungi penumpang sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Namun, tujuan tersebut terkadang tidak terlaksana dengan baik sehingga masyarakat merasa dirugikan dalam hal kerugian materiil maupun kerugian secara immaterial seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan.

Meskipun demikian, penumpang tidak perlu khawatir karena pengangkut memiliki kewajiban dan tanggung jawab pengangkut yang sudah diatur pada Bagian Kesembilan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang perjanjian pengangkutannya dibuktikan dengan adanya tiket. Tiket kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang.

Pada dasarnya tiket merupakan dana himpunan masyarakat dalam bentuk iuran wajib yang ada pada asuransi. Iuran wajib sudah diatur dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah (PP) No.17 Tahun 1965 tentang



Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Pasal 3 menyatakan, 1) Iuran wajib harus dibayar bersama dengan membayar biaya pengangkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan umum yang bersangkutan. 2) Pengusaha/ pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggungjawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpang dan menyetorkan kepada Perusahaan, setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui bank ataupun Badan Asuransi lain yang ditunjuk oleh Menteri menurut cara yang ditentukan oleh Direksi Perusahaan.

Pasal 4 menyatakan, Iuran wajib semata-mata dibuktikan dengan kupon pertanggungungan yang bentuk dan hal-hal lain mengenainya, ditentukan oleh Menteri. Dari peraturan pemerintah tersebut maka penumpang yang menjadi korban akan mendapatkan santunan dari pihak PT Jasa Raharja yang mana jumlah besarnya uang iuran wajib dan besarnya jumlah ganti rugi sudah diatur dalam Pasal 7 UU No.33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Dalam kecelakaan tersebut yang mendapat santunan hanya penumpang yang memiliki tiket dan sudah terdaftar di manifes kapal. Sedangkan penumpang yang tidak memiliki tiket tidak mendapatkan santunan atau ganti rugi terkait kecelakaan tersebut.

## B. Tinjauan Tentang Kecelakaan Kapal

### 1. Pengertian kecalakan kapal

Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah yang tidak dikehendaki oleh para pihak, terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah. Penyelenggaraan pengangkutan karena perbuatan manusia atau kerusakan pada alat pengangkutan itu sendiri sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut.

Banyak faktor yang membuat kecelakaan kapal terjadi yaitu faktor dari manusianya, faktor teknis dan faktor alam.

a. Faktor Manusia merupakan faktor yang paling besar yang antara lain meliputi :

- 1) Kecerobohan didalam menjalankan kapal.
- 2) Kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam oprasional kapal.
- 3) Secara sadar atau sengaja memuat kapal secara berlebihan. Faktor Teknis biasanya terkait denngan kekurang cermatan awak kapal didalam pemeriksaan kapal atau kurang terawatnya bagian bagian kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan.

b. Faktor Alam atau faktor cuaca yang buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang sering dialami atau sering terjadi adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh badai, arus yang besar,

kabut yang mengakibatkan kurangnya jarak pandang dan keterbatasan pandangan.

## 2. Penanganan kecelakaan kapal

Menurut ketentuan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kecelakaan kapal merupakan kejadian (musibah) yang dialami oleh kapal, yang mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa :

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal bertubrukan
- d. Kapal kandas

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal diatas, setiap orang yang berada diatas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut nahkoda dan/atau anak buah kapal Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, serta menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal yang lain wajib melaporkan kepada :

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi dalam wilayah perairan Indonesia
- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah Negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi

diluar wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam merupakan tanggung jawab nahkoda, kecuali dapat dibuktikan lain.

Nahkoda kapal seharusnya sudah siap mengumpulkan laporan apabila kapalnya mengalami kecelakaan sehingga kapal dan perusahaannya berada dalam setatus hukum yang dapat diselesaikan dengan mudah dan tidak berbelit-belit serta tidak memakan waktu yang lama. Penyelesaian hukum dapat diselesaikan dengan mudah karena laporan nahkoda merupakan keterangan yang jelas pada semua pihak yang berkepentingan. Arutan umum yang berlaku menyatakan bahwa laporan nahkoda dapat dipakai oleh semua pihak karena dokumen-dokumen pendukung laporan harus nyata dan tegas serta dapat dipakai dalam penyelidikan musibah atau kecelakaan.<sup>10</sup>

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2000 tentang Pencarian dan pertolongan (*search dan rescue*), Pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia. Pencarian dan Pertolongan (*search dan rescue*) yang dilakukan pemerintah, yaitu segala daya upaya yang dapat diusahakan untuk menyelamatkan jiwa manusia di perairan Indonesia. Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia. Kewajiban tersebut dimaksudkan untuk membantu sebatas kemampuan sebagai potensi *search dan rescue* (SAR)

---

<sup>10</sup> R.P. Suryono . *Shipping : pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Penerbit Lembaga Manajemen PPM. Jakarta. 2005. H. 171

guna keberhasilan oprasi pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.

Penanganan kecelakaan kapal diatur dalam Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran jo. Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang pemeriksaan kecelakaan kapal jo. Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Pemeriksaan kecelakaan kapal dilakukan terhadap semua kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia dan kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang terjadi diluar wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan kapal tersebut meliputi :

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tabrakan
- d. Kecelakaan yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda
- e. Kapal kandas

Menurut ketentuan Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal meliputi pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan. Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dilaksanakan atas laporan kecelakaan kapal. Pemeriksaan pendahuluan tersebut dilaksanakan oleh :

*a. Syahbandar*

Yaitu setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari pelapor.

Namun, tidak menutup kemungkinan pemeriksaan dilakukan oleh

syahbandar yang terdekat dengan lokasi kecelakaan kapal dengan pertimbangan efisiensi dari segi tenaga dan waktu. Dalam pelaksanaannya, syahbandar yang menerima laporan melakukan langkah-langkah yang diperlukan dan berkordinasi dengan syahbandar yang terdekat dengan lokasi kecelakaan kapal.

b. Pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan

Yaitu setelah diterima laporan kecelakaan kapal dari pimpinan perwakilan Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah Negara setempat yang berwenang.

Pemeriksaan pendahuluan dilaksanakan untuk mencari keterangan dan/atau bukti-bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal dalam melaksanakan pemeriksaan pendahuluan, syahbandar atau pejabat pemerintahan yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan dapat mencari keterangan yang diperlukan dari nahkoda atau pemimpin kapal, pewira kapal, anak buah kapal, atau pihak lainnya.

Hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dituangkan dalam bentuk berita acara pemeriksaan pendahuluan. Berita acara pemeriksaan pendahuluan tersebut ditanda tangani oleh syahbandar atau pejabat pemerintahan yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan (pejabat KNKT). Hasil pemeriksaan pendahuluan disampaikan secara tertulis kepada Menteri Perhubungan selambat-lambatnya tiga puluh hari sejak diterimanya laporan kecelakaan kapal. Hasil pemeriksaan pendahuluan dilampiri dengan :

- a. Kesimpulan hasil pemeriksaan pendahuluan
- b. Laporan kecelakaan kapal

c. Dokumen lain yang diperlukan

Segala biaya yang diperlukan dalam pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Departemen Perhubungan.

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal Menteri Perhubungan membentuk Mahkamah Pelayaran dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, memeriksa lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar. Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal Negara, serta kapal niaga dengan kapal perang.

Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Mahkamah pelayaran bertugas;

- a. Meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal atau terjadinya kecelakaan kapal.
- b. Merekomendasikan kepada Menteri Perhubungan mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal.

Sanksi administratif sebagaimana dimaksud diatas berupa peringatan atau pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut

Dalam pemeriksaan lanjutan :

Apabila hasil pemeriksaan pendahuluan tidak dimintakan pemeriksaan lanjutan, Menteri Perhubungan mengeluarkan surat penghentian pemeriksaan terhadap hasil pemeriksaan pendahuluan yang tidak dimintakan pemeriksaan lanjutan. Surat penghentian pemeriksaan kecelakaan kapal sekurang-kurangnya memuat keterangan mengenai dasar alasan tidak dimintanya pemeriksaan lanjutan kapal dan penetapan sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal (Pasal 15 dan 16 Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal).

Apabila diteruskan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal pemeriksaan lanjutan tersebut dilaksanakan oleh Mahkamah Pelayaran. Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran bertugas :

- a. Meneliti sebab-sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak ada kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal
- b. Menjatuhkan sanksi administratif kepada nahkoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal yang memiliki sertifikasi keahlian pelaut yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia yang melakukan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan.



### **C. Upaya hukum yang dapat digunakan pengguna jasa transportasi pengangkutan barang di laut akibat kecelakaan kapal.**

1. Upaya hukum yang dapat digunakan akibat kecelakaan kapal laut yaitu menggunakan cara mengajukan gugatan ganti kerugian kepada pihak pengangkutan yaitu dengan gugatan wanprestasi karena pada dasarnya pengiriman barang tersebut pasti didasari dengan perjanjian antara pengirim barang dengan perusahaan angkutan kapal karena Penumpang berhak atas ganti kerugian yang wajib diberikan oleh pengangkut karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan dan tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut sesuai dengan Pasal 1365 KUHPer upaya ini dapat dilakukan jika didalam perjanjian pengangkutan terdapat hak yang tidak terpenuhi dari pihak pengirim barang dan sudah tertulis didalam perjanjian tersebut jika tidak terdapat perjanjian atau kesepakatan yang lain maka pihak pengirim barang tidak dapat melakukan upaya hukum karena tidak adanya pelanggaran didalam perjanjian atau dengan cara yang lain yaitu dengan cara mengajukan klaim asuransi karena, pihak kapal memiliki kewajiban yaitu mengasuransikan angkutan barang yang mereka bawa sesuai dengan Pasal 41 ayat (3) Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan “ perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana yang dimaksud ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar

penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Hasi wawancara dengan Dinas Perhubungan di Jawa Tengah yang diwakili oleh Bapak Frid. ST, MT. selaku Kepala Bidang Pelayaran Kasie Angkatan Laut mengatakan bahwa sesuai dengan peraturan menurut Undang – Undang Nomer 23 Tahun 2004, semua hal yang berkaitan dengan keselamatan kapal diatur oleh pusat. Setiap daerah diberikan / ditunjukan kepada kesyahbandaran daerah untuk melaksanakan peraturan atau pengawasan tentang keselamatan kapal.

Menurut Bapak Ahmad Wahid ST, MT, M.Mar. Es, selaku dari Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Mas mengatakan bahwa tugas dari kantor kesyahbandaran adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, tugas syahbandar dipelabuhan salah satunya memeriksa kelayakan kapal yang akan meninggalkan pelabuhan, memeriksa surat-surat kapal sesuai dengan Pasal PM. 34 Tahun 2012 dalam Pasal 3. Pihak Syahbandar tidak ikut bertanggung jawab akan penggantian kerugian yang terjadi akibat kecelakaan kapal, yang bertanggung jawab akan gantirugi adalah pihak pengangkut. Untuk mengantisipasi gangguan alam di laut syahbandar juga telah bekerjasama dengan BMKG untuk pemantauan situasi di laut, sehingga kecil kemungkinan terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh alam.

Sesuai dengan prinsip-prinsip pertanggung jawaban maka pihak pengangkut wajib mengganti kerugian tersebut sesuai dengan prinsip : Tanggung Jawab karena Kasalahan (*fault liability*) Setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan kepada pengangkut sesuai dengan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt). Dalam pengangkutan dengan kapal perusahaan pengangkut wajib mengangkut penumpang dan/ atau barang yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan ( Pasal 38 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Perusahaan pengangkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. Perusahaan tersebut bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/ atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati (Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Tanggung jawab karena praduga Dimana pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab setiap kerugian yang ditimbulkan dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah dalam artian dapat membuktikan bahwa ia tidak melakukan kelalaian, telah berupaya

melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Jadi jika dari pihak pengangkut tidak dapat membuktikannya maka pihak pengangkut wajib memberikan ganti rugi kepada pengguna yang dirugikan.

Tanggung jawab mutlak pengangkutan harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan membuktikan adanya kesalahan pengangkut. Dalam prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan.

2. Prosedur yang digunakan untuk penggantian kerugian dapat dilakukan dengan cara :

a. Pelaporan

Dalam tahap pelaporan tertanggung harus segera melaporkan kepada penanggung (perusahaan asuransi) tentang adanya suatu kerugian atauoun indikasi kerugian atau kerusakan atas barang yang dipertanggungkan, serta setelah penanggung menerima pemberitahuan, akan dilakukan pemeriksaan terhadap dokumen akseptasi yang terdiri dari :

- 1) Surat permohonan asuransi
- 2) Covernote

Covernote merupakan bukti tertulis bahwa persetujuan asuransi telah diadakan, sertah hak-hak dan kewajiban kedua belah pihak mulai berlaku. Maksud dari Cover Note hanya sebagai

bukti bahwa persetujuan asuransi sudah mulai berlaku, maka keterangan yang ada didalamnya hanyalah berisikan pokok-pokok persetujuan saja, sedangkan penjelasan secara terperinci mengenai hal itu akan didapatkan dalam polis yang akan dibuatkan kemudian sebagai pengganti Cover Note.

### 3) Polis asuransi

Polis asuransi adalah suatu perjanjian asuransi atau pertanggungansian bersifat konsensual (adanya kesepakatan), harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta antara pihak yang mengadakan perjanjian. Sebagaimana halnya suatu perjanjian yang pada umumnya baru dianggap sah apabila sudah tertulis, maka perjanjian asuransipun baru dianggap sah kalau sudah dinyatakan dalam sebuah perjanjian tertulis, perjanjian mana disebut polis.

Pasal 255 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan :“Suatu pertanggungansian harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang di namakan polis”

Dengan adanya ketentuan bahwa suatu perjanjian asuransi baru dianggap sah kalau polisnya sudah dikeluarkan, hal ini bukan berarti bahwa persetujuan asuransi tersebut belum berlaku sebelum polis dikeluarkan.

Persetujuan asuransi sendiri sudah mulai berlaku (walaupun polisnya belum ada) apabila sudah ada bukti-bukti tertulis mengenai persetujuan termaksud, halaman dinyatakan juga dalam Pasal 257 KUHD dan Pasal 258 KUHD sebagai berikut :

Pasal 257 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan : ”Perjanjian pertanggungan diterbitkan seketika setelah ia ditutup, hak-hak dan kewajiban timbal balik dari si Penanggung mulai berlaku semenjak saat itu, bahkan sebelum polisnya ditandatangani”

Pasal 258 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan : “Untuk membuktikan hal ditutupnya perjanjian tersebut diperlukan pembuktian dengan tulisan, namun demikian bolehlah lain-lain alat pembuktian dipergunakan juga manakala sudah ada sesuatu permulaan pembuktian dengan tulisan.”

Jadi polis adalah suatu bukti otentik adanya suatu persetujuan pertanggungan antara Tertanggung dan Penanggung dimana Polis ditandatangani oleh Penanggung sedangkan SPPA ditanda-tangani oleh Tertanggung

#### 4) Bukti tulisan lain

Contoh bukti lainnya yaitu adalah kuitansi. Kuitansi merupakan tanda bukti adanya suatu pembayaran dari transaksi yang dilakukan, baik itu dalam hal jual beli, sewa menyewa dan lain-lain.

Dalam asuransi adalah suatu tanda bukti adanya pembayaran atas premi penutupan asuransi yang dilakukannya, dan pertanggungan baru berlaku apabila pembayaran premi telah dilakukan oleh Tertanggung.

Apabila dokumen akseptasi yang diberikan tidak berlaku, maka penanggung akan memberitahukan bahwa klaim tersebut tidak

dapat diproses. Tetapi bila berlaku, maka proses klaim akan terus dilanjutkan. Dan untuk klaim yang sederhana dan kerugian tidak terlalu besar akan ditangani dan diproses sendiri oleh Peanggung dan Tertanggung harus melengkapi dokumen yang diperlukan, antara lain :

- 1) Surat tuntutan klaim asuransi dari Tertanggung
- 2) Polis Asuransi
- 3) Invoice/ faktur asli atau tebusannya yang diterbitkan oleh pengirim/ penjual barang
- 4) Rincian daftar barang yang diterbitkan oleh pengirim/ penjual barang
- 5) Kontrak pengangkutan antara Tertanggung dengan pihak pengangkut
- 6) Bill of Lading (asli)
- 7) Surat Jalan (asli/copy)
- 8) Laporan pemeriksaan kerugian
- 9) Surat tuntutan kepada pihak pengangkut
- 10) Rincian biaya perbaikan termasuk dengan Invoice
- 11) Surat penyerahan petikemas (SP2)
- 12) Laporan muat dan perhitungan cargo digudang pengiriman barang
- 13) Foto-foto kerusakan barang
- 14) Laporan klaim (terkait klaim kecelakaan kapal atau tindak kriminal)
- 15) Laporan kecelakaan kapal

16) Dokumen lain yang terkait dalam klaim yang terjadi

b. Penunjukan Surveyor / Loss Adjuster

Ini digunakan apabila klaim yang terjadi cukup rumit dan nilainya besar, maka penanggung menunjuk Surveyor atau Loss Adjuster untuk melakukan survey dan penelitian atas klaim tersebut.

c. Validitas Klaim

Berdasarkan pemeriksaan/ penelitian terhadap dokumen klaim yang disampaikan tertanggung ataupun laporan dari Surveyor atau Loss Adjuster, maka penanggung akan menentukan apakah klaim tersebut valid atau tidak.

Klaim dinyatakan valid apabila dokumen yang mendukung klaim disampaikan membuktikan kebenaran terjadinya klaim tersebut sebagai kejadian yang dijamin di dalam polis, dan memenuhi syarat-syarat pertanggungan asuransi.

Apabila klaim tidak valid, maka klaim tidak dapat diproses/ ditolak hal tersebut dapat disebabkan karena:

1) Dokumen pendukung yang disampaikan tidak menunjukkan atau tidak membuktikan adanya kerugian.

2) Bahwa kerugian tersebut tidak termasuk dalam jaminan dari polis

3) Terjadi pelanggaran dalam syarat-syarat pertanggungan asuransi

Dalam hal klaim valid, penanggung akan memberitahukan kepada tertanggung jumlah ganti rugi yang akan diberikan. Bila tertanggung setuju dengan jumlah ganti kerugian yang akan diberikan penanggung maka pembayaran dapat dilaksanakan,



tetapi jika bertanggung tidak setuju atau tidak terima dengan jumlah ganti kerugian maka penentuan pembayaran didasarkan kepada keputusan pengadilan/ arbitase

d. Penutupan Klaim

Jangka waktu penyelesaian klaim asuransi pengangkutan sangatlah dipengaruhi oleh penyampaian dokumen-dokumen yang diperlukan tersebut atau penyampaian laporan Surveyor atau Loss Adjuster<sup>11</sup>.

**D. Ganti Kerugian Akibat Kerusakan dan Kehilangan Barang Akibat Kecelakaan.**

Penggantian kerugian dapat berjalan setelah adanya laporan kecelakaan kapal, apabila hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal ini dilaksanakan untuk mencari keterangan atau bukti-bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal. Apabila berdasarkan hasil pemeriksaan kapal menteri berpendapat adanya dugaan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan nahkoda atau pemimpin kapal atau perwira kapal atas kecelakaan kapal, maka selambat-lambatnya dalam jangka waktu 1 hari sejak diterimanya hasil pemeriksaan pendahuluan kapal, Menteri meminta Mahkamah Pelayaran melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Selambat-lambatnya dalam jangka 7 hari sejak diterimanya permintaan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal, ketua Mahkamah Pelayaran Membentuk Majelis Mahkamah Pelayaran. Selambat-lambatnya 30 hari sejak dibentuknya, Majelis harus telah melaksanakan Sidang Majelis yang pertama, sidang Majelis Pelayaran ini dilakukan untuk melihat apakah ada atau tidak

---

<sup>11</sup> <http://pusatasuransi.com/prosedur-klaim-asuransi-pengangkutan-cargo/>

adanya kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda atau pemimpin kapal, atau perwira kapal dalam tugas profesinya. Jika terbukti adanya kesalahan maka pihak Mahkamah Pelayaran meminta perusahaan pengangkutan untuk mengganti kerugian tersebut untuk biaya ganti kerugian akan disesuaikan dengan nilai kerugian yang dialami baik itu rusak ataupun hilangnya barang angkutan.

Penggantian kerugian dapat di ajukan melalui jalur perdata yaitu melalui gugatan wanprestasi, penggantian kerugian harus menunggu hingga adanya putusan pengadilan terkait apakah memang kerugian tersebut disebabkan oleh perusahaan angkutan atau tidak serta berapa biaya ganti kerugian yang akan diberikan akan disesuaikan pula dengan kerugian yang dialami.

Upaya hukum penggantian tersebut dapat dilakukan jika adanya perjanjian didalam dokumen khusus dimana pengirim barang memintakan keamanan atau jaminan akan barangnya dengan cara membayar asuransi suka rela yang ditawarkan oleh pihak pengangkutan kapal, jika tidak adanya perjanjian khusus tersebut maka penggantian kerugian tidak dapat dilakukan upaya hukum yang lain selain penggantian kerugian yang dilakukan oleh asuransi dari jasa raharja atau asuransi yang telah berkerjasama dengan pihak pengangkutan, karena penggantian kerugian yang dilakukan pihak pengangkutan telah melakukan kewajibannya yaitu mengganti kerugian.