**TANGGUNG JAWAB PIHAK PENGIRIM ATAS TENGGELAMNYA KM SINAR BARU
DALAM PENGANGKUT BARANG DI PERAIRAN KEPULAUAN WAKATOBI**

Nur Intan¹, Jabal Nur², Safril Sofwan Sanib³, Jumiati Ukkas⁴, Sigit Adhi Putra⁵

Fakultas Hukum, Universitas Halu Oleo

*Korespondensi : nurintansh@gmail.com

Abstract

The aim of this research is whether there is legal protection for shippers for the sinking of ships carrying goods in the waters of the Wakatobi Islands and the form of responsibility of the shipper for the sinking of the ship carrying goods in the waters of the Wakatobi Islands. The type of research in this research is empirical normative legal research. This type of normative legal research is research that examines document studies, namely using various secondary data such as statutory regulations, court decisions, legal theory, and can be the opinions of scholars. The results of this research are that legal protection for the shipper for the sinking of a ship carrying goods is a form of repressive legal protection that provides safety guarantees in the form of insurance that has been previously agreed upon in the event of a transaction between passengers and the transportation service which is outlined in the form of an agreement. Safety and security guarantees have met sea or lake worthiness standards in accordance with Law Number 17 of 2008 concerning Shipping in Articles 40 and 41.

Keywords : *Transportation, Liability, Legal Protection*

Abstrak

Tujuan dalam penelitian ini adalah apakah perlindungan hukum terhadap pihak pengirim atas tenggelamnya kapal pengangkut barang di perairan kepulauan Wakatobi dan bentuk tanggung jawab pihak pengirim barang atas tenggelamnya kapal pengangkut barang di perairan kepulauan Wakatobi. Jenis Penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif empiris. Jenis penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen, yakni menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori hukum, dan dapat berupa pendapat para sarjana. Hasil dalam penelitian ini ialah Perlindungan hukum terhadap pihak pengirim atas tenggelamnya kapal pengangkut barang adalah bentuk perlindungan hukum represif yang memberikan jaminan keselamatan dalam bentuk asuransi yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam hal terjadi suatu transaksi antara penumpang dan jasa pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk perikatan. Jaminan keselamatan dan keamanan telah memenuhi standar laik laut atau danau sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 40 dan 41.

Kata Kunci : Pengangkutan, Tanggungjawab, Perlindungan Hukum

Nur Intan, Jabal Nur, Safril Sofwan Sanib, Jumiati Ukkas, Sigit Adhi Putra

PENDAHULUAN

Seperti kita ketahui di Perairan Wakatobi sering terjadi kasus kapal tenggelam/karam baik kapal muatan barang, kapal muatan ikan, kapal nelayan maupun kapal muatan penumpang. Walaupun kapal karam tersebut tidak memakan banyak korban jiwa namun untuk kapal muatan barang cukup banyak mengalami kerugian akibat kejadian tersebut. Kepulauan Wakatobi yang terdiri atas 4 pulau utama (Pulau Wangi-Wangi, Kaledupa, Tomia dan Binongko) selain keempat pulau tersebut, terdapat beberapa pulau kecil lain yang berada di wilayah Wakatobi, antara lain Pulau Hoga, Kapota, Anano dan Runduma

Kepulauan Wakatobi menjadi daerah kajian yang menarik karena terletak di antara Laut Banda dan Laut Flores yang memiliki dinamika perairan yang menarik. Kepulauan Wakatobi yang 100% wilayahnya merupakan kawasan Taman Nasional dengan lautan yang rata-rata sedalam 200 meter, dikelilingi oleh laut-laut dalam di sekitarnya, yaitu Laut Flores dengan kedalaman 3.000 meter di sebelah selatan, dan Laut Banda di sisi timur dengan kedalaman hingga 7.000 meter. Kontur dasar laut seperti itu mendukung terjadinya arus laut yang kencang yang menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kapal karam ditengah lautan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mewajibkan seluruh pemilik kapal berukuran diatas 35 Gross Tonnage (GT) diasuransikan. Akan tetapi di kepulauan Wakatobi kapal muatannya berukuran 30 Gross Tonnage (GT) yang sering digunakan untuk pengangkutan barang ke wilayah Kendari ataupun Bau-Bau. Terkait asuransipun tidak semua kapal-kapal yang terdapat di Kepulauan Wakatobi sudah diasuransikan, sehingga tidak mendapat perlindungan ganti rugi. Hanya beberapa kapal besar lainnya yang sudah memiliki asuransi untuk menjamin keselamatan penumpang dan ABK selama berlayar.

Kasus kecelakaan kapal laut KM Sinar Baru yang tenggelam pada tanggal 28 Agustus tahun 2021 lalu, KM Sinar Baru milik pribadi Bardin (40 Tahun) kapal tenggelam saat berlayar dari pelabuhan Bau-Bau menuju Pulau Tomia bermuatan barang-barang kebutuhan masyarakat. Humas Basarnas Kendari, Wahyudi mengatakan, penyelamatan bermula saat pihaknya menerima laporan dari pusat komunikasi, Syahbandar Tomia, Yoyo pukul 16.20 WITA. Berdasarkan laporan, Tim *Rescue* Pos SAR Wakatobi diberangkatkan menuju lokasi kejadian kecelakaan sejauh 17 *nauchtical mil*. "Saat meninggalkan Bau-Bau kondisi kapal masih dalam keadaan baik, hingga akhirnya terjadi kerusakan mesin dan terjadi kebocoran sehingga air masuk merendam separuh lambung kapal di laut Kapota. Kapalpun terombang-ambing oleh ombak akibat cuaca buruk yang terjadi sore harinya diperairan Pulau Kapota" diungkapkan langsung oleh Bardin Selaku pemilik kapal, Minggu (29/8/2021).

"Tim SAR gabungan menemukan KM Sinar Baru 30 Gross Tonnage (GT) sekitar 4,94 NM arah timur laut dari perkiraan lokasi kejadian kecelakaan bersama 8 orang dalam keadaan selamat dan tidak ada korban jiwa," kata Wahyudi dalam keterangan tertulisnya, Sabtu (28/8/2021). Adapun korban selamat Bardin (40 Tahun), La Aso (46 Tahun), La Dau (35 Tahun), Sari (36 Tahun), La Dani (48 Tahun), La Fendi (27 Tahun), Harubi (35 Tahun), dan Uriti (60 Tahun).

Kerugian kecelakaan kapal berupa barang titipan hampir mencapai satu miliar rupiah. Beberapa barang yang hanyut ditemukan nelayan dan dikembalikan. Seorang warga Tomia yang menggunakan jasa transportasi tersebut mengalami kerugian berupa beras sebanyak 450 kilogram untuk kebutuhan dagangnya. Selain sembako yang dititipkan untuk dijual oleh warga Tomia yang

tenggelam, ada juga barang kebutuhan rumah tangga dan beberapa barang elektronik seperti kulkas dan lain-lain.

Akibat kandasnya kapal yang berupa kerugian materiel dan menjadi kelalaian pihak kapal sebagai pengangkut barang. Dimana dalam perjanjian pengangkutan sudah menjadi tanggung jawab pihak tertanggung untuk membayar ganti rugi atas barang yang hilang. Namun dalam praktiknya santunan ganti kerugian belum diberikan sesuai prosedur hal tersebut bertentangan dengan Pasal 1365 KUHPerdara yang berbunyi: “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”.

Dan Pasal 1367 KUHPerdara berbunyi: Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.

TINJAUAN PUSTAKA

Pasal 466 KUHD: Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan. Pasal 1 Angka 1 UU Pelayaran mendefinisikan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan perbandingan di atas maka jelaslah pengangkutan dan pelayaran itu berbeda, pengangkutan terbatas pada pengangkutan terhadap barang dan orang sedangkan pelayaran cakupannya lebih luas dengan mengakomodasi atau mengatur angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Menurut Henry Campbell Black. Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan misalnya dalam kalimat : dimintakan “pertanggung jawaban” atas hasil pembukuannya atau dalam kalimat : akuntan itu harus “bertanggung jawab,” perkataan “tanggung jawab” dalam kedua kalimat tersebut berarti *accountability* yang menyangkut masalah keuangan. *Accountability* dapat pula diartikan sesuatu yang berkaitan dengan pembayaran, misalnya dalam kalimat : bank tersebut harus menyerahkan nota “pertanggung jawaban”. Perkataan “pertanggung jawaban” dapat diartikan *accountability*.”

Bentuk perlindungan hukum represif lainnya adalah memberikan jaminan keselamatan barang atau orang dalam bentuk asuransi yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam hal terjadi suatu transaksi antara pemilik barang dan jasa pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk perikatan. Melalui program asuransi, maka ada jaminan keselamatan berupa ganti kerugian apabila dikemudian hari terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Selain itu, perlindungan hukum berkaitan dengan jaminan ganti kerugian bagi barang ataupun orang yang mengalami hal-hal yang tidak diinginkan seperti mengalami kerugian.

Apabila tidak menemukan titik temu perihal jaminan keselamatan dan ganti kerugian, maka dapat menempuh jalur hukum, apabila pihak perusahaan pengangkutan laut tidak menghiraukan

Nur Intan, Jabal Nur, Safril Sofwan Sanib, Jumiati Ukkas, Sigit Adhi Putra

keluhan yang dialami. Upaya hukum yang ditempuh bisa melalui pengadilan (litigasi) atau diluar pengadilan (non litigasi) atas kesepakatan bersama mereka, misalnya konsiliasi, mediasi, negosiasi dan arbitrase.

Secara umum kebijakan sistem keselamatan itu tidak terlepas pada tujuan agar tidak terjadi kecelakaan atau tidak terjadi hal-hal yang di inginkan. Namun pada kenyataannya harapan tersebut tidak dapat terpenuhi karena mengingat persoalan kecelakaan sangat sulit dihindari. Kebijakan ini dapat diambil oleh pemerintah dengan merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 yang menegaskan bahwa pelayanan dalam dunia industri moderen, statistik keselamatan kerja selalu menjadi parameter keberhasilan dari institusi penyelenggaranya.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif empiris. Jenis penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen, yakni menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori hukum, dan dapat berupa pendapat para sarjan. Sedangkan empiris merupakan penelitian berkarakteristik non-doktrinal yang dilakukan melalui penelitian lapangan. Dalam penelitian ini dikumpulkan data yang kemudian diolah sesuai dengan teknik analisis yang dipakai dituangkan dalam bentuk deskriptif guna memperoleh keadaan sebenarnya, dan dengan teknik analisis ditentukan atas suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perlindungan Hukum Terhadap Pihak Pengirim Atas Tenggelamnya Kapal Pengangkut Barang di Perairan Kepulauan Wakatobi

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang ataupun manusia dari suatu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan suatu barang ataupun manusia tersebut dapat dilakukan sekalipun dalam jumlah yang banyak, sedangkan yang dikatakan efisien itu karena menggunakan pengangkutan pemindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat ke tempat tujuan.

Seorang pengangkut pada dasarnya mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang ataupun orang yang dipercayakan dengan aman, selamat dan utuh sampai ketempat tujuan mereka. Maka dari itu pengangkut wajib untuk mengusahakan segala sesuatu sejak orang ataupun barang diterima untuk diangkut sampai pelaksanaan pengangkutan untuk mencegah, menghindari serta mengurangi terhadap kemungkinan terjadinya bahaya yang dapat menimbulkan kerugian pada barang ataupun orang yang diangkut.

Selain kewajiban tersebut maka pengangkut harus bertanggung jawab terhadap barang ataupun orang yang diangkut sampai dengan selamat, dalam perlindungan hukum semacam ini disebut dengan perlindungan hukum preventif. Namun apabila dalam pelaksanaan pengangkutan terjadi kerugian terhadap barang ataupun orang yang diangkut maka pengangkut wajib bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang dialami penumpang tersebut, pertanggung jawaban ini biasa disebut dengan perlindungan hukum represif.

Bentuk perlindungan hukum represif lainnya adalah memberikan jaminan keselamatan barang atau orang dalam bentuk asuransi yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam hal terjadi suatu transaksi antara pemilik barang dan jasa pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk perikatan. Melalui program asuransi, maka ada jaminan keselamatan berupa ganti kerugian apabila dikemudian hari terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Selain itu, perlindungan hukum berkaitan dengan jaminan ganti kerugian bagi barang ataupun orang yang mengalami hal-hal yang tidak diinginkan seperti mengalami kerugian.

Apabila tidak menemukan titik temu perihal jaminan keselamatan dan ganti kerugian, maka dapat menempuh jalur hukum, apabila pihak perusahaan pengangkutan laut tidak menghiraukan keluhan yang dialami. Upaya hukum yang ditempuh bisa melalui pengadilan (*litigasi*) atau diluar pengadilan (*non litigasi*) atas kesepakatan bersama mereka, misalnya konsiliasi, mediasi, negosiasi dan arbitrase.

Secara umum kebijakan sistem keselamatan itu tidak terlepas pada tujuan agar tidak terjadi kecelakaan atau tidak terjadi hal-hal yang di inginkan. Namun pada kenyataannya harapan tersebut tidak dapat terpenuhi karena mengingat persoalan kecelakaan sangat sulit dihindari. Kebijakan ini dapat diambil oleh pemerintah dengan merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 yang menegaskan bahwa pelayanan dalam dunia industri moderen, statistik keselamatan kerja selalu menjadi parameter keberhasilan dari institusi penyelenggaranya.

Berdasarkan Ketentuan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, bahwa pelaku usaha angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang ataupun barang yang dimuatnya. Berdasarkan hasil wawancara pemilik kapal KM Sinar Baru terjadinya kecelakaan kapal pada tanggal 28 Agustus 2021 pada sekitar jam 3 sore hari, pada saat kecelakaan penumpang yang berada diatas kapal sebanyak 8 orang yang merupakan ABK dan Pemilik Kapal.

KM Sinar Baru yang di Nahkodai oleh Bardin sekaligus pemilik kapal tersebut sebelumnya berangkat dari Pelabuhan Murhum (Bau-Bau) menuju Pelabuhan Waha (Tomia). Kecelakaan terjadi karena faktor kerusakan mesin yang tidak dapat berfungsi lagi, menyebabkan kebocoran pada lambung kapal yang merendam separuh badan kapal dan disusul cuaca yang tidak bersahabat sehingga kapal terombang-ambing di perairan Kapota. Dalam peristiwa ini jasa pengangkut KM Sinar Baru mengalami kerugian keseluruhan sekitar 700 juta rupiah, keseluruhan yang dimaksud adalah badan kapal yang tenggelam 450 juta, uang pribadi pemilik kapal yang hilang 10 juta, uang titipan 10 juta, uang dan barang pribadi ABK kapal 30 juta, dan barang-barang titipan masyarakat yang mengalami kerugian sekitar 200 juta.

Dasar hukum yang telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan penumpang maupun barang adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan perairan, ke Pelabuhan dan lingkungan maritim. Sesuai dengan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 40 sebagai berikut :

Nur Intan, Jabal Nur, Safril Sofwan Sanib, Jumiati Ukkas, Sigit Adhi Putra

1. Perusahaan pengangkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan 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 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai berikut :

1. Tanggung jawab sebagai mana yang dimaksud pada Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
 - a. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 - b. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
 - c. Kerugian pihak ketiga.
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada Ayat 1 huruf b, c dan d bukan disebabkan oleh kesalahan, perusahaan angkutan diperairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan angkutan diperairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada Ayat 1 dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan.

Perusahaan angkutan diperairan juga wajib melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan di bidang tersebut yaitu UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dan PP No. 17 Tahun 1965 sebagai Peraturan Pelaksanan UU No. 17 Tahun 2008, bahwa oleh karena itu pemilik barang wajib mendapatkan asuransi dan ganti rugi.

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*), dapat dilihat didalam Pasal 468 KUHD, sebagai suatu Pasal mengenai Pertanggungjawaban Pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut. Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477.

Hal ini juga diperjelas dalam Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan “setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional”. Hal ini wajib dilakukan agar meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal karena kurang terampilnya awak kapal yang bekerja diatas kapal tersebut.

Perusahaan pelayaran sebagai pemilik kapal mengharuskan kapal-kapal yang menjadi tanggung jawabnya agar tetap laik laut atau layak berlayar. Kelaiklautan kapal disini berarti bahwa kapal dalam jangka waktu yang telah ditentukan harus secara terus-menerus dipelihara sehingga memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Mengapa pemeliharaan kapal ini menjadi poin utama yang wajib dilakukan oleh Pemilik Kapal. Karena, banyak aspek yang dapat dirugikan ketika kapal yang tidak dipelihara mengalami kerusakan berupa kebocoran kapal bahkan mengakibatkan kapal tenggelam.

Tanggung jawab pengangkut tersebut maka timbullah hubungan hukum antara kedua belah pihak. Hubungan hukum tersebut ialah hubungan kewajiban dan hak secara timbal balik yang timbul karena adanya peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Hubungan kewajiban dan hak terjadi baik karena perjanjian maupun karena Ketentuan Undang-Undang. Hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan umumnya tidak tertulis tetapi didukung oleh dokumen angkutan maka kewajiban dan hak para pihak biasanya sudah tertulis pada dokumen tersebut.

Kasus tenggelamnya KM Sinar Baru untuk jaminan keselamatan dan keamanan telah memenuhi standar laik laut atau danau sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 40. Menurut Nahkoda KM Sinar Baru pada saat wawancara 22 Juli 2023 mengatakan kapal yang dioperasikan sudah laik laut, sebelum KM Sinar Baru berangkat sudah mengecek kondisi kapal dan mesin dalam keadaan baik serta memiliki surat izin berlayar (SIB). Untuk mengalihkan risiko terhadap gugatan ganti kerugian oleh pengirim, perusahaan angkutan laut mengasuransikan barang yang diangkut. Asuransi terhadap barang angkutan ini sifatnya diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 41 ayat (3) UU Pelayaran jo. Pasal 181 ayat (3) PP 20/2010.

Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“KUHD”), Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, di mana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena suatu kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena suatu peristiwa yang tidak pasti.

Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian yang menegaskan ruang lingkup asuransi meliputi asuransi kerugian dan juga asuransi jiwa. Pasal 1 angka 1 UU 40/2014 menyebutkan: Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

“Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti”.

Ganti Kerugian Terhadap Pihak Pengirim Barang Atas Tenggelamnya Kapal Pengangkut Barang di Perairan Kepulauan Wakatobi

Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam Pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena menyerahkannya barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus menyerahkannya, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak menyerahkannya barang tadi.”

Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikannya dokumen-dokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim

Nur Intan, Jabal Nur, Safril Sofwan Sanib, Jumiati Ukkas, Sigit Adhi Putra

didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

Pada tanggal 18 Oktober 2022 Bardin selaku pemilik KM Sinar Baru menyuruh salah satu ABK kapalnya memanggil pengirim barang yang menitipkan barangnya pada kapal KM Sinar Baru yang mengalami kecelakaan. Di hari itu yang datang hanya sebagian karena ada yang masih mempunyai urusan di luar pulau Tomia. Pihak pengirim barang yang hadir antara lain Bapak Sudarton, Bapak Rudi, Ibu Karnila dan Ibu Rida. Kemudian berdiskusi mengenai jumlah kerugian yang dialami pihak pengirim barang, setelah mendapati kesepakatan mengenai jumlah yang di gantikan sesuai dengan Undang-Undang Perasuransian. Pihak-pihak yang bersangkutan pun berterimah kasih atas adanya ganti kerugian tersebut.

Perjanjian pengangkutan barang dilaut ataupun didanau terdapat akibat-akibat hukumnya berupa dengan adanya timbul hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Dimana pihak pertama pengangkutan dalam hal ini perusahaan pengangkutan penyeberangan wajib menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, pengangkut juga berkewajiban mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak atau hilangnya barang yang diangkut. Penyelesaian ganti kerugian KM Sinar Baru diselesaikan tidak melalui jalur hukum tetapi diselesaikan dengan sistem kekeluargaan dari pihak pemilik kapal secara pribadi langsung mengganti kerugian yang dialami pemilik barang tersebut.

Pelaksanaan ganti kerugian akibat kecelakaan KM Sinar Baru diperairan Kapota dari rincian kerugian yang dialami kapal penyeberangan KM Sinar Baru sekitar 8 orang yang digantikan kerugiannya yang terdiri dari pedagang, pengusaha kayu dan toko bangunan. Adapun beberapa nama dan kerugian yang digantikan sebagai berikut :

1. Ibu Karnila, kerugian yang dialami yaitu 450 kg beras (18 karung) yang jika di uangkan Rp. 5.850.000,- . Dalam hal ini pemilik kapal mengganti rugi barang tersebut dengan sejumlah uang tunai sebesar Rp. 4.550.000,- , sisanya berupa barang yang masi bisa diselamatkan.
2. Bapak Sudarton, kerugian yang dialami yaitu tenggelamnya bahan kayu (lembar seri) yang jika diuangkan Rp. 3.840.000,- . Dalam hal ini pemilik kapal mengganti rugi barang dengan sejumlah uang tunai dengan jumlah tersebut.
3. Bapak Rudi, kerugian yang dialami yaitu tenggelamnya bahan bangunan (Besi Cor, Semen, dan Seng) yang jika diuangkan Rp. 9.000.000,- . Dalam hal ini pemilik kapal mengganti rugi barang dengan sejumlah uang tunai dengan jumlah tersebut.

Mekanisme penyelesaian ganti kerugian kecelakaan KM Sinar Baru melalui negosiasi antara pihak pengangkut selaku pemilik kapal bertemu langsung dengan pihak pengirim barang yang mengalami kerugian dan melahirkan kesepakatan-kesepakatan tentang besaran ganti kerugian yang harus dibayarkan. Proses penyelesaian pemberian ganti rugi dari pihak pemilik kapal KM Sinar Baru dilakukan dengan cara mengganti kerugian membayarkan langsung secara tunai jumlah kerugian yang dialami kepada pihak pemilik barang. Pemilik kapal KM Sinar Baru telah mengganti kerugian yang dialami pihak pengirim dan ABK kapal yang total secara keseluruhan sekitar 15 orang dan beberapa orang lainnya melepaskan haknya sehingga tidak perlu dibayarkan ganti kerugian tersebut.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu :

1. Perlindungan hukum terhadap pihak pengirim atas tenggelamnya kapal pengangkut barang adalah bentuk perlindungan hukum represif yang memberikan jaminan keselamatan dalam bentuk asuransi yang sudah diperjanjikan sebelumnya dalam hal terjadi suatu transaksi antara penumpang dan jasa pengangkutan yang dituangkan dalam bentuk perikatan. Jaminan keselamatan dan keamanan telah memenuhi standar laik laut atau danau sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 40 dan 41.
2. Ganti kerugian terhadap pihak pengirim barang atas tenggelamnya kapal pengangkut barang adalah memberikan ganti kerugian sesuai dengan kerugian yang dialami pengirim barang. Pemberian ganti rugi dari Pihak pemilik kapal KM Sinar Baru dilakukan dengan cara mengganti kerugian membayarkan langsung secara tunai jumlah kerugian yang dialami kepada pihak pemilik barang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku :

- Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- Ady Hasirudin, Memori Kepulauan Wakatobi, Cetakan I, Pustaka Refleksi, Makassar, 2014.
- Ahmad Zazili, Thesis Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional, Universitas Diponegoro, Semarang, 2008.
- Asmawie, Hanafi, Ganti Rugi dan Rehabilitasi: Menurut KUHAP, Pradnya Paramita, Jakarta, 1992.
- Bagir Manan, Hukum Positif Indonesia : Satu Kajian Teoritik, FH UII Press, Yogyakarta, 2004.
- C.S.T. Kansil, Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, 1989.
- Dinas Pariwisata Pemda Wakatobi, Datang dan Nikmati Sensasi Surga Wakatobi, Laut Biru, Jakarta, 2012.
- Eni Suharti, Undang-Undang Pelayaran (UU RI No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran), Sinar Grafika, Yogyakarta, 2008.
- Gunagera, Rakyat dan Negara Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan, PT. Tatanusa, Jakarta, 2008.
- Gultom, Elfrida R, Hukum Pengangkutan Laut, Penerbit Literata Lintas Medi, Jakarta, 2009.
- Hadi, Setia Tunggal, Undang-Undang Perkeretaapian (UU NO. 23 Tahun 2007), Harvarindo, Jakarta, 2007.
- H.M.N Purwosutjipto, Pengertian Hukum Dagang Indonesia 3 : Hukum Pengangkutan, Jakarta, 1995.
- Kasmawati, Aspek Hukum Dalam Pengangkutan, In:Jalan Sunyi Sang Guru, PKK-PHAM FH UNILA, Bandar Lampung, 2019.
- Khairandy, Ridwan dkk, Pengantar Hukum Dagang Indonesia, Cet. Pertama, Gama Media, Yogyakarta, 1999.

Nur Intan, Jabal Nur, Safril Sofwan Sanib, Jumiati Ukkas, Sigit Adhi Putra

- Krisnoe, Kartika W, Hand Out Hukum Pengangkutan, 2014.
- Nurhayati, Y., Ifrani, I., & Said, M. Y, Metodologi Normatif Dan Empiris Dalam Perspektif Ilmu Hukum. Jurnal Penegakan Hukum Indonesia, 2021.
- M. Husyen, Umar, Menuju Hukum Angkutan Laut Nasional, BPHN, Jakarta, 1999.
- Munir Fuady, Perbuatan Melawan Hukum, Pendekatan Kontemporer, Cetakan Kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005.
- Purwosutjipto, H.M.N, Pengertian Pokok Hukum Dagang, Buku 3 Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 1991.
- Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum Edisi Revisi, Prenamedia Group, Jakarta, 2019.
- Purwahid Patrik, Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian dan Dari Undang-Undang), Mandar Maju Bandung, 1994.
- R. Setiawan, Pokok-Pokok Hukum Perikatan, Binacipta, Bandung, 1977.
- R. Subekti, "Hukum Perjanjian," PT. Intermedia, Cet. XII, Jakarta, 1990.
- Ronny Hanitijo Soemitro, Dualisme Penelitian Hukum (Normatif dan Empiris), Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010.
- Satjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.
- Saefullah, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta, Jakarta, 1989.
- Subekti, Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan Cet. 30, PT Padnya Paramita, Jakarta, 2006.
- Susanti Adi Nugroho, Hukum Persaingan Usaha di Indonesia dalam teori dan Praktik serta Penerapan Hukumnya, Cetakan pertama, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2012.
- Sutardjo, A. Wiramihadja, Transportasi Laut dan Ekonomi Nasional, Rafika Aditama, Bandung, 2012.
- Sution Usman Adji, dkk, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 1991.
- Shidarta, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, PT. Grasindo, Jakarta, 2005.
- Tika, Pandu, Amin dan Endang Puji Rahayu, Jelajah Dunia Geografi, PT Bumi, Jakarta, 2017.
- Tjakranegara, Soegijatna, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.
- Utari, Siti, Pengangkutan Laut Di Indonesia (Suatu Tinjauan Yuridis) Cetakan I, Balai Pustaka, Jakarta, 1994.
- Wibowo Soedjono, Sarana-sarana Penunjang Pengangkutan Laut, Bina Aksara, Jakarta, 1983.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Sekretariat Negara, Jakarta)

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 337, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5618)

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108).

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093).