

**BATAS TANGGUNG GUGAT PENGANGKUT APABILA
TERJADI KECELAKAAN KAPAL DENGAN PENGGUNA JASA
ANGKUTAN PERAIRAN SUNGAI MAHAKAM KALIMANTAN
TIMUR**

Oleh :
Dina Paramitha Hefni Putri
Stevanus Roy Hendrayanto

Dosen Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

ABSTRACT

In 1935 ships-Ordinance has been determined on the requirements of the feasibility of doing the cruise ship and the requirements in the form of licenses issued by the Indonesian Bureau of Classification issued by the government or cq Harbormaster and the Head Office of the Department of Transportation. To and survived the voyage, the ship inland waters must be equipped with ship letters which is a guarantee for the feasibility of the ship to sail in accordance with the requirements specified in the Ordinance of 1935 ships and inland vessels Ordinance 1927 and its implementation rules. A ship is said to worth screens for transporting passengers and / or goods if it has a certificate of excellence. It is mentioned in Article 6 paragraph (1) and (3) ships Ordinance 1935. In the operation of inland water transport in particular freight , carriers and shippers generally have never made a carriage agreement in writing but made verbally, and thus the rights and obligations of the parties is not reflected clearly impractica. In the event of an adverse event party shipper money due to damage, reduced or loss of an item because of an error or omission of the carrier, the carrier usually fixed indemnify though not as big as the real loss suffered. In terms of passenger transport (people), the carrier is always considered to be responsible for the losses suffered by the passenger if he were injured or died, without any obligation for the passengers or their heirs to prove their right to compensation, just when he argues that he suffered injuries caused by transporting it. The new presumption disappears if the carrier can prove that the loss occurred through no fault on his part or can not be avoided (overmacht) or because of his own fault passengers.

Keywords : failure response, ship accident, transport services water

ABSTRAK

Dalam Ordonansi kapal-kapal 1935 telah ditentukan tentang persyaratan-persyaratan dari kelayakan kapal dalam melakukan pelayaran maupun persyaratan-persyaratan yang berupa perijinan yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia atau yang dikeluarkan oleh pemerintah c.q. Syahbandar dan Kepala Kantor Departemen Perhubungan. Untuk dan selamat dalam pelayaran, maka kapal perairan darat harus dilengkapi dengan surat-surat kapal yang merupakan jaminan bagi kelayakan kapal untuk berlayar sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan di dalam Ordonansi kapal-kapal 1935 dan Ordonansi kapal-kapal pedalaman 1927 serta aturan pelaksanaannya. Sebuah kapal dikatakan layak layar untuk mengangkut penumpang dan/atau barang apabila telah memiliki sertifikat kesempurnaan. Ini disebutkan dalam pasal 6 ayat (1) dan (3) Ordonansi kapal-kapal 1935. Dalam penyelenggaraan pengangkutan di perairan darat khususnya angkutan barang, pengangkut dan pengirim barang umumnya tidak pernah membuat suatu perjanjian pengangkutan secara tertulis tetapi dibuat secara lisan, sehingga dengan demikian hak dan kewajiban para pihak praktis tidak tergambar secara jelas. Apabila terjadi suatu peristiwa uang merugikan pihak pengirim karena rusak, berkurang atau hilangnya suatu barang karena kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut, biasanya pengangkut tetap memberi ganti rugi meskipun tidak sebesar kerugian nyata yang dideritanya. Dalam hal pengangkutan penumpang (orang), pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian yang diderita penumpang kalau ia luka-luka atau meninggal dunia, tanpa ada kewajiban bagi penumpang tersebut atau ahli warisnya untuk membuktikan haknya atas ganti rugi, cukup bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu. Praduga itu baru lenyap kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi bukan karena kesalahan di pihaknya atau tidak dapat dihindarkan (*overmacht*) atau karena kesalahan penumpang sendiri.

Kata Kunci : *tanggung gugat, kecelakaan kapal, jasa angkutan kapal*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Secara geografis, negara Indonesia terdiri atas beribu-ribu pulau yang merupakan gugusan memanjang dari barat ke timur mulai dari Sabang di ujung paling barat sampai ke Irian di sebelah timur. Terdapat 13.667 pulau besar dan kecil yang tersebar antara 6 derajat lintang utara

sampai 11 derajat lintang selatan, mencakup wilayah seluas $\pm 2.599.000$ mil persegi dengan dua pertiganya merupakan perairan yang terbagi dalam 34 daerah propinsi.

Dengan keanekaragaman masing-masing daerah tersebut, Indonesia membutuhkan kesatuan pandangan untuk membangun bangsa menuju cita-cita masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang dasar 1945.

Dalam rangka kesatuan dan integrasi ekonomi, maka sektor perhubungan serta pembangunannya mempunyai peranan yang sangat penting sekali dalam menuju kepada suksesnya pembangunan secara keseluruhan. Istilah “perhubungan” dalam Bahasa Inggrisnya adalah “*to connect*” yang artinya “menghubungi” atau “*to communicate*”, dengan kata lain memberikan atau mempertaruhkan informasi. Adapun perhubungan laut atau transportasi melalui air dapat di klasifikasikan yaitu transportasi air di pedalaman dan transportasi laut. Sedangkan transpor laut meliputi transpor pelayaran pantai dan pelayaran samudra, berarti meliputi transpor antar Negara yang melewati batas Negara yang bersangkutan.¹

Untuk itu pengangkutan atau transportasi memerlukan suatu proteksi hukum yang dapat melindungi semua pihak baik pengusaha pengangkutan maupun pengusaha jasa angkutan. Hubungan hukum antara pengusaha angkutan dan pengguna jasa angkutan haruslah transparan dan dituangkan dalam suatu bentuk perjanjian pengangkutan. Hal ini diperlukan ketika para pihak terjadi suatu permasalahan hukum dan dengan adanya suatu perjanjian, maka pertanggungjawaban akan lebih jelas yang diakibatkan sesuatu yang dapat merugikan salah satu pihak, apakah akibat dari wanprestasi atau *overmacht* di dalam pengangkutan tersebut. Dari perjanjian tersebut akan terlihat akibatnya, sehingga mengenai pertanggungjawaban pun dapat dilihat secara gamblang.

Sedangkan pengertian daripada pengangkutan itu sendiri secara umum tidak disebutkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Dalam pasal 466 dan 521 bab V A dan V B buku II KUHD hanya menyebutkan pengertian pengangkutan dalam arti khusus pada pengangkutan barang atau orang (penumpang) melalui laut untuk seluruh atau sebagian.

Hubungan pembangunan ekonomi dengan pengangkutan atau transportasi sangat erat sekali dan saling ketergantungan satu sama lain. Membangun perekonomian perlu didukung dengan perbaikan pengangkutan atau transportasi. Tersedianya pengangkutan dengan biaya yang murah akan terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang yang besar sekali pengaruhnya bagi masyarakat terutama dalam hal tersedianya

¹ . Prof.Drs.H. Rustian Kamaluddin,2003. *Ekonomi Transfortasi*. Ghalia. Jakarta. hal 66

barang-barang dengan harga murah, stabil dan merata di setiap daerah serta mendorong timbulnya pembagian kerja dan spesialisasi secara geografis yang akhirnya akan menimbulkan pertumbuhan industri besar dan perdagangan

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah Prinsip-prinsip dan Batas Tanggung gugat bagi Pengangkut ?
2. Bagaimana tanggung gugat pengangkut kapal perairan darat terhadap pengguna jasa angkutan jika terjadi kecelakaan (tenggelam) akibat tidak layakny alat angkutan tersebut ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kondisi kapal perairan darat yang dianggap layak sebagai alat angkutan.
2. Untuk mengetahui bentuk Tanggung gugat pengusaha angkutan kapal perairan darat terhadap pengguna jasa angkutan jika terjadi kecelakaan (tenggelam) akibat tidak layakny alat angkutan tersebut.

D. Manfaat Penelitian

1. Untuk menentukan alternatif pemecahan masalah sehingga permasalahannya segera dapat diatasi.
2. Untuk memberikan saran-saran yang mendukung langkah-langkah pemecahan masalah.

II. KERANGKA DASAR TEORI

A. Pengertian Pengangkutan dan Pengangkutan Perairan Darat

Pengertian istilah pengangkutan (*vervoerder*) secara umum tidak disebutkan dalam KUHD. Pasal 466 dan 521 Bab V A dan V B buku KUHD yang menyebutkan pengertian pengangkutan dalam arti khusus pada pengangkutan barang atau sebagian. Sedang pengertian pengangkutan perairan darat tidak disebutkan secara jelas dan tegas dalam KUHD. Namun arti pengangkutan perairan darat dapat disimpulkan dari bunyi pasal 91 dan seterusnya dalam bagian bab V buku I KUHD.

Di dalam pasal 91 sampai dengan pasal 98 KUHD yang dimaksud dengan pengangkut (*vervoerder*) dan nahkoda (*schipper*) itu bukan mereka yang menurut kenyataan menjalankan atau melayari sendiri alat

pengangkutan, melainkan pengusahanya. Jadi merupakan orang (pihak) yang berwenang mengadakan perjanjian pengangkutan dan memikul beban resiko tentang keselamatan barang-barang yang diangkut². Pengangkutan secara umum yaitu pengangkut pada umumnya adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuannya tertentu dengan selamat.³

Dalam pasal 1 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau disebutkan bahwa : “Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, sahir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh pengusaha angkutan sungai dan danau”. Sedangkan dalam pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa : “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”.

B. Pengangkut

Definisi pengusaha pengangkutan yang menurut istilahnya “pengusaha transport”⁴. Istilah tersebut dimaksudkan agar supaya orang tidak cenderung menganggap “pengusaha pengangkutan” sama dengan “pengangkut”, kecuali itu kata “*transport*” sudah menjadi istilah bahasa Indonesia. Definisi pengusaha transport adalah orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan satu jumlah uang angkutan yang ditetapkan sekaligus untuk semuanya, tanpa mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan itu sendiri.

Dari uraian maupun definisi tersebut di atas, jelaslah adanya perbedaan antara pengangkut dengan pengusaha pengangkutan. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan perbedaannya sebagai berikut :

1. Pengangkut menerima pengangkutan dengan alat angkutan sendiri dari pemberangkatan sampai tempat tujuan tertentu, sedangkan

² Soekardono, 1986. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Penerbit CV. Rajawali, Jakarta, Hal 18

³ Poerwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Penerbit Djambatan, Jakarta, Hal 3

⁴ *Ibid*

2. Pengusaha pengangkutan menerima seluruh pengangkutan beserta seluruh uang angkutan tetapi tidak menggunakan alat angkutan sendiri untuk seluruhnya atau sebagian.

C. Hubungan Hukum Pengusaha Angkutan Kapal Perairan Darat Dengan Pemakai Jasa Angkutan

Mengenai definisi perjanjian pengangkutan secara umum tidak ada disebutkan dalam KUHD.

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim atau penumpang dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutannya.⁵

Dengan memperhatikan definisi di atas, maka pengertian perjanjian pengangkutan adalah sama dengan pengertian perjanjian menurut pasal 1313 KUH Perdata yaitu adanya persetujuan antara dua orang atau lebih secara timbal balik dan mempunyai kedudukan yang sama serta seimbang. Hanya saja dalam pasal 1313 KUH Perdata menyebutkan perjanjian secara umum sedangkan dalam perjanjian pengangkutan mengkhususkan pada hal pengangkutan. Jadi dapatlah dikatakan bahwa untuk semua macam bentuk perjanjian harus berdasarkan pada pasal 1313 KUH Perdata.

Dalam suatu perjanjian ada beberapa unsur, diatur pada bab kedua bagian kesatu pasal 1313 sampai dengan pasal 1319 KUH Perdata, yaitu : (Abdulkadir Muhammad, 1990 : 79)

1. Ada pihak-pihak
2. Ada persetujuan antara pihak-pihak
3. Adanya tujuan yang akan dicapai
4. Ada prestasi yang harus dilaksanakan
5. Ada bentuk tertentu
6. Ada syarat-syarat tertentu

Suatu perjanjian dapat dikatakan sebagai perjanjian yang sah apabila telah memenuhi syarat-syarat yang diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata. Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan 4 (empat) syarat, yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri;
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

⁵ *Ibid*

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Prinsip – Prinsip dan Batas Tanggung gugat Bagi Pengangkut

Di Samarinda prasarana perhubungannya sudah mengalami banyak kemajuan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Sehingga prasarana perhubungan memegang peranan yang sangat penting sebagai salah satu urat nadi perekonomian. Setiap orang dalam perjalanan tentunya mendambakan keamanan, ketertiban dan keselamatan dari tempat asalnya untuk sampai ke tempat tujuannya, sehingga membuat penumpang merasa aman dan nyaman dalam menikmati pelayaran.

Keamanan, ketertiban dan keselamatan pelayaran tidak terlepas dari persyaratan suatu kapal untuk dapat layak berlayar.

Sebagai alat transportasi di lingkungan perairan, kapal dibedakan atas kapal kapal laut dan kapal perairan darat atau kapal pedalaman. Selain bersumber pada KUHD, pengaturan hukum pelayaran juga bersumber pada Ordonansi kapal-kapal 1935 dan Ordonansi kapal – kapal pedalaman 1927 yang sampai saat ini masih dinyatakan tetap berlaku. Terhadap Ordonansi kapal-kapal pedalaman 1927 ini, bagi kapal laut yang berlayar di perairan darat diwajibkan untuk tunduk kepada ketentuan-ketentuan Ordonansi kapal-kapal pedalaman 1927 ini, kecuali yang menyangkut masalah pengawasan.

Ordonansi kapal-kapal 1935 ini sebenarnya berasal dari perubahan dan tambahan atas Ordonansi kapal-kapal 1927 yang karena situasi dan perkembangan pelayaran perlu untuk lebih disempurnakan, sebagaimana dinyatakan dalam pasal 35 Ordonansi kapal-kapal 1935. Dalam Ordonansi kapal-kapal 1935 telah ditentukan tentang persyaratan-persyaratan dari kelayakan kapal dalam melakukan pelayaran maupun persyaratan-persyaratan yang berupa perijinan yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia atau yang dikeluarkan oleh pemerintah c.q. Syahbandar dan Kepala Kantor Departemen Perhubungan.

Untuk dan selamat dalam pelayaran, maka kapal perairan darat harus dilengkapi dengan surat-surat kapal yang merupakan jaminan bagi kelayakan kapal untuk berlayar sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan di dalam Ordonansi kapal-kapal 1935 dan Ordonansi kapal-kapal pedalaman 1927 serta aturan pelaksanaannya. Prinsip-prinsip dan Batas Tanggung gugat bagi pengangkut harus memenuhi Persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi dan tertuang di dalam surat-surat kapal tersebut, yaitu :

1. Kapal-kapal kecil yang berukuran 20 m³ ke bawah
 - a. Pas Kapal Pedalaman
 - b. Sertifikat Kesempurnaan
 - c. Surat Tanda Kecakapan Nahkoda dan Motoris (N.M)

- d. Surat Ijin Angkut
- e. Surat Ijin Trayek
- 2. Kapal-kapal besar yang berukuran di atas 20 m³ :
 - a. Surat Ukur
 - b. Sertifikat Kesempurnaan
 - c. Surat Tanda Kecakapan Nakhoda (N)
 - d. Surat Tanda Kecakapan Motoris (M)
 - e. Surat Ijin Angkut
 - f. Surat Ijin Trayek

Disinilah Tanggung Gugat bagi Pengangkut memperhatikan kapal angkutnya agar dapat dikatakan layak layar untuk mengangkut penumpang dan/atau barang apabila telah memiliki sertifikat kesempurnaan. Ini disebutkan dalam pasal 6 ayat (1) dan (3) Ordonansi kapal-kapal 1935 sebagai berikut :

- (1) Setiap kapal yang berlayar ke perairan luar harus dilengkapi dengan sertifikat kesempurnaan yang berlaku yang diberikan oleh atau atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- (2) Sertifikat kesempurnaan diberikan jika badan kapal, perlengkapan, mesin-mesin dan katel-katel, tata susunan, lensa dan pemadam kebakaran, alat-alat jangkar dan kemudi memenuhi syarat-syarat keselamatan dan ketentuan-ketentuan khusus yang ditetapkan dengan atau berdasarkan peraturan pemerintah. Sertifikat ini dikeluarkan untuk daerah pelayaran tertentu, diluar mana kapal itu tidak boleh berlayar, kecuali dalam hal-hal khusus dengan izin dari atau atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Laut (sb. 1939 No. 356).

Kemudian dalam pasal 31 Ordonansi kapal-kapal 1935 disebutkan peruntukkan sertifikat kesempurnaan, sebagai berikut :

- 1) Sertifikat Kesempurnaan dikeluarkan untuk :
 - a. pelayaran di semua lautan;
 - b. pelayaran antar pelabuhan Asia Tenggara;
 - c. bagian tertentu yang ditunjuk dari daerah pelayaran antar pelabuhan-pelabuhan Asia Tenggara;
 - d. pelayaran lokal.Sertifikat-sertifikat yang disebut dibawa dan hanya dikeluarkan untuk kapal-kapal berukuran kurang dari 500 m³ isi kotor.
- 2) Sertifikat kesempurnaan dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang dapat menyerahkan wewenang ini kepada pengawas-pengawas keselamatan kapal-kapal.
- 3) Sertifikat-Sertifikat Kesempurnaan dikeluarkan :

- a. untuk waktu yang tidak ditentukan kepada kapal-kapal Indonesia yang diklasifikasikan pada biro klasifikasi yang diakui;
 - b. untuk selama-lamanya satu tahun kepada semua kapal lainnya, dalam hal-hal khusus masa berlakunya dapat diperpanjang dengan selama-lamanya tiga bulan.
- 4.) Sertifikat-Sertifikat Kesempurnaan diberikan dalam rangkap dua.
- 5.) Sertifikat-Sertifikat Kesempurnaan tidak berlaku lagi :

Semua kapal pedalaman sebelum melakukan pelayarannya harus dilengkapi dengan sertifikat kesempurnaan yang sah dan masih berlaku, yang dikeluarkan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan. Adapun persyaratan kesempurnaan yang dimaksud diatur dalam Pedoman Pengawasan dan Persyaratan tentang Kelaikan, Lambung Timbul.

Berdasarkan Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM.8/407/phb-81 tentang kewajiban kapal-kapal berbendera Indonesia memiliki Sertifikat Kelas dari Biro Klasifikasi Indonesia, bahwa kapal-kapal berbendera Indonesia diwajibkan untuk memiliki sertifikat Biro Klasifikasi Indonesia adalah kapal-kapal :

1. Berukuran panjang 20 meter atau lebih, atau 100 BRT ke atas atau yang digerakkan dengan mesin bertenaga 100 TK ke atas.
2. Yang melakukan pelayaran internasional, meskipun telah memiliki sertifikat dari Biro Klasifikasi Asing.

Ketentuan ini ditujukan kepada semua pelayaran nasional dan semua pemilik kapal berbendera Indonesia. Dengan diklasifikasikannya kapal-kapal pada Biro Klasifikasi Indonesia, maka diharapkan kapal-kapal tersebut akan memenuhi persyaratan untuk dapat berlayar.

Biro Klasifikasi Indonesia selain mempunyai tugas untuk menentukan klasifikasi dan konstruksi kapal adalah bersangkutan paut dengan pembangunan kapal, demikian dengan kapal-kapal yang sedang berlayar. Untuk mendapatkan sertifikat klasifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia, maka yang pertama harus dilakukan oleh pemilik atau pembuat kapal adalah mengajukan rancangan gambar dan perhitungannya kepada Biro Klasifikasi Indonesia, untuk selanjutnya mendapatkan persetujuan.

Demi kelancaran arus lalu lintas barang dan orang, pihak pemerintah c.q. Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Kalimantan Timur tetap memberikan dan mengeluarkan sertifikat kesempurnaan, walaupun kapal yang bersangkutan dilayak-layakkan untuk berlayar, yang kemungkinan berakibat dapat membahayakan keselamatan barang dan penumpang. Untuk itu jalan keluar yang sebaiknya dilakukan adalah dengan mengadakan pembinaan dan

bimbingan yang secara intensif dan kontinyu terhadap pemilik atau pengusaha dok dan galangan kapal dan perusahaan pelayaran oleh pihak pemerintah c.q. Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Kalimantan Timur, yang dimulai dari sejak perencanaan, pembuatan dan pengujian kapal perairan darat yang bersangkutan.

Pembinaan dan bimbingan dapat dilakukan secara terpadu bersama-sama dengan Kantor Wilayah Departemen Perindustrian, sehingga para pengusaha atau pemilik galangan kapal bukan saja memiliki keahlian pembuatan kapal secara tradisional, akan tetapi juga mendapatkan keahlian teknis operasional yang tidak jauh berbeda dengan apabila mereka menempuh melalui jalur pendidikan secara formal, apakah itu melalui penyuluhan atau kursus-kursus yang singkat yang untuk jangka pendek untuk menambah keahlian mereka dalam membuat dan membangun kapal.

Kemudian terhadap persyaratan adanya sertifikat klasifikasi yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia bagi kapal-kapal perairan darat yang termasuk dalam ketentuan Instruksi Menteri Perhubungan RI Nomor IM.8/407/phb-81 yaitu kapal-kapal yang berukuran panjang 20 m atau lebih, atau 100 BRT ke atas atau yang digerakkan dengan mesin tenaga 100 TK ke atas, cukup diserahkan pembinaan dan pengawasannya kepada Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Kalimantan Timur. Sehingga pemilik atau pengusaha dok dan galangan kapal dan perusahaan pelayaran tidak terlalu banyak mengeluarkan biaya, padahal tidak sebanding dengan pembuatan dan pembangunan kapal perairan darat yang bersangkutan.

B. Tanggung gugat Pengusaha Angkutan Kapal Perairan Darat Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Jika Terjadi Kecelakaan (Tenggelam) Akibat Tidak Layaknya Alat Angkutan Tersebut

Wanprestasi atau tidak terpenuhinya kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan (perjanjian) ada dua kemungkinan alasannya, yaitu :

1. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan ataupun kelalaiannya.
2. Karena keadaan memaksa (*overmacht*), jadi di luar kemampuan debitur.

Dalam pasal 1365 KUH Perdata ditentukan bahwa barang siapa menimbulkan kerugian pada pihak lain karena perbuatannya melawan hukum wajib mengganti kerugian tersebut. Selanjutnya pasal 1236 KUH Perdata menentukan bahwa pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterimanya, bila dia

tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan.

Dari ketentuan tersebut di atas dapatlah ditarik suatu kesimpulan bahwa pengangkut bertanggung gugat atas kerugian-kerugian yang timbul sebagai akibat dari musnah, hilang atau rusaknya barang, baik sebagian atau seluruhnya seperti mengalami luka-luka ataupun kerugian-kerugian lainnya.

Adapun ketentuan mengenai pengangkutan di perairan darat diatur dalam buku I bab V bagian III pasal 9-98 KUHD, tetapi hanya mengenai pengangkutan barang serta barang-barang yang telah dipercayakan pengangkutannya kepada pihak pengangkut. Terhadap pengangkutan orang (penumpang) beserta barang-barang yang berada di bawah pengawasannya atau barang-barang bawaan yang tidak diserahkan kepada pengangkut, ketentuan tersebut tidak berlaku.

Dalam pasal 91 KUHD menyebutkan bahwa pengangkut dapat menolak tuntutan pihak lawan, bila peristiwa yang menimbulkan kerugian itu disebabkan karena :

1. cacat pada barang itu sendiri;
2. kesalahan atau kealpaan pengirim atau ekspediter;
3. keadaan memaksa (*overmacht*).

Hal yang berkaitan dengan cacat pada barang itu sendiri, cacat disini dimaksudkan sifat pembawaan (*eigenschap*) dari barang-barang itu sendiri yang menyebabkan rusak atau terbakarnya barang tersebut dalam perjalanan. Lain halnya bila kerusakan atau terbakarnya barang itu disebabkan karena salah penempatan dalam alat pengangkutan atau kelalaian pihak pengangkut.

Adapun mengenai hal yang berkaitan dengan kesalahan atau kealpaan pengirim atau ekspediter adalah alasan lain bagi pengangkut untuk menolak tuntutan pihak lawan, Dalam hal yang berkaitan dengan keadaan memaksa (*overmacht*), pengangkut tidak dapat dipersalahkan karena keadaan ini timbul di luar kemampuan pihak pengangkut.

Mengenai besarnya kerugian pihak pemakai jasa yang harus ditanggung oleh pihak pengangkut, pasal 91 dan 92 KUHD menyatakan bahwa pengangkut harus menanggung segala kerugian yang selama perjalanan diderita pada barang-barang angkutan, akibat rusak, berkurang, hilang atau musnah serta keterlambatan dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Pembatasan jumlah ganti kerugian dalam penyelenggaraan pengangkutan di perairan darat tidak ada diatur dalam KUHD maupun dalam perundang-undangan di luar KUHD. Akan tetapi bertolak dari asas terbuka atau *open system*, maka pembebasan atau pembatasan tanggung gugat pengangkut diperkenankan, asal ada persetujuan kehendak dari

kedua belah pihak dalam perjanjian pengangkutan yang diadakan secara sah sebagaimana disyaratkan dalam pasal 1320 KUH Perdata, yaitu :

- adanya kesepakatan antara mereka yang mengikatkan diri;
- adanya kecakapan pihak-pihak untuk membuat perjanjian;
- adanya suatu hal tertentu;
- adanya sebab yang halal.

Hal ini dimungkinkan karena pasal 91 dan 92 KUHD itu bukan merupakan hukum yang bersifat memaksa (*dwingenrecht*), sehingga dapat disingkirkan dengan suatu klausula. Perlu kiranya diingat bahwa segala macam perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik sebagaimana ditentukan dalam pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata.

Adapun pemberitahuan atau pernyataan pembebasan tanggung gugat pengangkut terhadap rusak, berkurang atau hilangnya suatu barang yang dicantumkan dalam tiket penumpang hanya ditujukan terhadap barang-barang yang penguasaan dan pengawasannya tetap ada pada penumpang. Terhadap barang-barang kiriman atau barang-barang yang telah diserahkan pengangkutannya pada pihak pengangkut, ketentuan atau pernyataan tersebut tidak berlaku.

Tiket penumpang adalah suatu tanda bukti bahwa seseorang telah membayar uang angkutan dan berhak untuk diangkut sebagai penumpang. Tiket penumpang juga merupakan tanda bukti telah ditutupnya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pengangkut.

Apabila penumpang telah mengetahui adanya pernyataan tentang pembatasan Tanggung gugat tersebut dalam tiket penumpang, tetapi tidak mengundurkan diri atau membatalkannya maka penumpang dianggap menyetujui. Karena itu penumpang tidak dapat menuntut ganti rugi apabila terjadi kerugian berupa rusak, berkurang atau hilang suatu barang. Menurut hemat peneliti, tindakan pengangkut yang demikian adalah tepat karena pengangkut tidak mengetahui barang-barang apa yang dibawa oleh penumpang beserta jumlahnya secara pasti.

Adapun mengenai Tanggung gugat pengangkut terhadap kerugian yang diderita penumpang yang mungkin mengalami luka-luka, cacat tetap atau meninggal dunia, dalam praktek sering terjadi salah pengertian dengan asuransi yang masalah Tanggung gugat diidentifikasi dengan masalah asuransi. Penumpang yang membeli tiket kapal biasanya disertai dengan “kupon pertanggungan” sebagai tanda lunas pembayaran iuran wajib pertanggungan kecelakaan penumpang dari PT. Asuransi Kecelakaan Jasa Raharja. Bisa juga dalam suatu tiket kapal tercantum suatu kalimat “dengan memiliki tiket ini perjalanan saudara dalam perlindungan UU No. 33 tahun 1964 PT. Asuransi Kecelakaan Jasa Raharja”.

Dalam hal pengangkutan orang (penumpang) di perairan darat, KUHD tidak menyebutkan sama sekali, begitu juga dalam KUH Perdata tidak ada aturan umumnya. Karena itu kewajiban pihak pengangkut tidak dapat ditemukan dalam perundang-undangan.

Apabila dalam penyelenggaraan pengangkutan berjalan dengan tidak selamat sampai di tempat tujuan yang berarti penumpang mengalami kecelakaan mungkin luka-luka atau meninggal dunia, maka pengangkut bertanggung gugat atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau pihak ketiga. Sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 1367 ayat (1) KUH Perdata yang berbunyi sebagai berikut :

Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa seorang pengangkut bertanggung gugat atas akibat perbuatannya sendiri, pegawai atau buruh bawahannya yang melakukan perbuatan melawan hukum atau kelalaian, misalnya seorang nahkoda karena kelalaiannya kapal menabrak kapal lain atau kapalnya tidak layak layar mengakibatkan kapal pecah atau bocor dan tenggelam, sehingga beberapa penumpang menderita luka-luka atau meninggal dunia. Mengenai peristiwa ini pengangkut bertanggung gugat atas tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penumpang atau pihak ketiga.

Dengan prinsip Tanggung gugat itu, maka pengangkut dianggap selalu bertanggung gugat untuk kerugian yang diderita penumpang kalau ia luka-luka atau meninggal dunia, tanpa ada kewajiban bagi penumpang tersebut atau ahli warisnya untuk membuktikan haknya atas ganti rugi, cukup bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu. Praduga itu baru lenyap kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi bukan karena kesalahan di pihaknya atau tidak dapat dihindarkan (*overmacht*) atau karena kesalahan penumpang sendiri.

Adapun mengenai penetapan besarnya jumlah ganti rugi yang dapat dituntut berlaku asas yang tercantum dalam pasal 1246 KUH Perdata.

Pembayaran ganti rugi atau uang duka dari penanggung dalam hal ini PT. Asuransi Kecelakaan Jasa Raharja, menurut pasal 14 PP No. 17 tahun 1965 tidak mengurangi Tanggung gugat dari pihak pengangkut yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana, perdata atau perjanjian-perjanjian internasional yang bersangkutan untuk kecelakaan yang terjadi.

Dalam hubungannya dengan permasalahan tersebut di atas, maka perlu kiranya dicari jalan pemecahan yang baik untuk mengatasi hambatan tersebut. Adapun langkah-langkah yang diambil berkenaan dengan masalah pertanggungjawaban pengusaha angkutan kapal perairan darat adalah sebagai berikut :

- Perlu mengatur lebih lanjut mengenai Tanggung gugat pengusaha angkutan kapal perairan darat, terutama yang menyangkut masalah pembatasan ganti rugi.

- Sebelum dibuat peraturan yang mengatur masalah pembatasan jumlah ganti rugi, perlu kiranya diadakan penelitian mengenai batasan atau besarnya ganti rugi yang harus dibayar dalam bentuk standard atau batas minimal yang sesuai dengan rasa keadilan dalam masyarakat.
- Terhadap pengangkutan orang dirasa perlu mencantumkan suatu kalimat “bahwa penerima santunan Asuransi Jasa Raharja tidak menghilangkan hak pemakai jasa angkutan atau ahli warisnya untuk mendapatkan ganti rugi dari pihak pengangkut” dalam kupon pertanggungan.

Contoh Studi Kasus Sehubungan Dengan Pertanggungjawaban Hukum Pengusaha Perkapalan Kepada Pengguna Jasa Angkutan :

PT. A (pengusaha perkapalan) mengadakan perjanjian pengangkutan sembilan bahan pokok makanan dengan pengguna jasa angkutan. Tujuan pengangkutan adalah Long Iram Kabupaten Kutai Barat. Dalam perjanjian tersebut, pemberangkatan kapal pengangkut tanggal 8 Agustus 1999 dan diperkirakan sampai ke tujuan pada tanggal 9 Agustus 1999. Akan tetapi ternyata kapal tersebut baru diberangkatkan pada tanggal 10 Agustus 1999. Setelah kapal berangkat, di tengah-tengah perjalanan kapal tersebut mengalami kebocoran sehingga akhirnya tenggelam. Dengan peristiwa tenggelamnya kapal ini, maka seorang pengguna jasa angkutan kapal yang mengadakan perjanjian pengangkutan sembako makanan tersebut mengalami kerugian secara materiil.

Menurut pendapat peneliti mencermati kasus posisi seperti ini, peristiwa tenggelamnya kapal tersebut bukanlah merupakan suatu peristiwa *overmacht*, melainkan PT. A terlebih dahulu telah melakukan perbuatan wanprestasi, yang seharusnya berangkat pada tanggal 8 Agustus 1999 akan tetapi kapal baru diberangkatkan pada tanggal 10 Agustus 1999. Untuk itu akibat perbuatan wanprestasi ini, PT. A harus dihukum membayar suatu kerugian terhadap pengguna jasa angkutan.

IV. PENUTUP

1. Dalam Ordonansi kapal-kapal 1935 telah ditentukan tentang persyaratan-persyaratan dari kelayakan kapal dalam melakukan pelayaran maupun persyaratan-persyaratan yang berupa perijinan yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia atau yang dikeluarkan oleh pemerintah c.q. Syahbandar dan Kepala Kantor Departemen Perhubungan. Untuk dan selamat dalam pelayaran, maka kapal perairan darat harus dilengkapi dengan surat-surat kapal yang merupakan jaminan bagi kelayakan kapal untuk berlayar sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan di dalam Ordonansi kapal-kapal 1935 dan Ordonansi kapal-kapal pedalaman 1927 serta

aturan pelaksanaannya. Sebuah kapal dikatakan layak layar untuk mengangkut penumpang dan/atau barang apabila telah memiliki sertifikat kesempurnaan. Ini disebutkan dalam pasal 6 ayat (1) dan (3) Ordonansi kapal-kapal 1935.

2. Dalam penyelenggaraan pengangkutan di perairan darat khususnya angkutan barang, pengangkut dan pengirim barang umumnya tidak pernah membuat suatu perjanjian pengangkutan secara tertulis tetapi dibuat secara lisan, sehingga dengan demikian hak dan kewajiban para pihak praktis tidak tergambar secara jelas. Apabila terjadi suatu peristiwa yang merugikan pihak pengirim karena rusak, berkurang atau hilangnya suatu barang karena kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut, biasanya pengangkut tetap memberi ganti rugi meskipun tidak sebesar kerugian nyata yang dideritanya.

Dalam hal pengangkutan penumpang (orang), pengangkut dianggap selalu bertanggung gugat untuk kerugian yang diderita penumpang kalau ia luka-luka atau meninggal dunia, tanpa ada kewajiban bagi penumpang tersebut atau ahli warisnya untuk membuktikan haknya atas ganti rugi, cukup bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu. Praduga itu baru lenyap kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi bukan karena kesalahan di pihaknya atau tidak dapat dihindarkan (*overmacht*) atau karena kesalahan penumpang sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

A. LITERATUR

Prof.Drs.H. Rustian Kamaluddin,2003. *Ekonomi Transfortasi*. Ghalia. Jakarta.

Poerwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Penerbit Djambatan, Jakarta,

Soekardono,1986. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Penerbit CV. Rajawali, Jakarta,

B. PERATURAN PERUNDANG –UNDANGAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, Jakarta, 1992.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau, Jakarta, 2004.

*Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999
Tentang Angkutan Di Perairan*, Pusat Penerbitan PNRI (PNRI
Publishing House), Jakarta, 1999.