

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan nasional suatu negara pada dasarnya bertujuan untuk menciptakan kesejahteraan masyarakatnya. Untuk mewujudkan tujuan nasional tersebut diperlukan berbagai kegiatan yang mendukung perkembangan di segala aspek termasuk salah satunya pada aspek perekonomian. Perkembangan perekonomian suatu negara dapat terlihat dari angka pertumbuhan ekonomi yang juga merupakan salah satu indikator pembangunan untuk mengevaluasi hasil dari program-program yang telah dilaksanakan maupun sebagai acuan pembangunan yang akan datang. Pertumbuhan ekonomi dapat dipengaruhi oleh banyak hal salah satunya adalah infrastruktur. Adanya infrastruktur ini terkait erat dengan kelancaran mobilisasi dan distribusi barang dan jasa yang secara tidak langsung menentukan pertumbuhan ekonomi melalui kelancaran kegiatan ekonomi masyarakat. Merujuk ada publikasi World Bank menyatakan bahwa infrastruktur berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dijumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi,¹ seperti yang telah disebutkan sebelumnya, infrastruktur yang cukup vital berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur transportasi.²

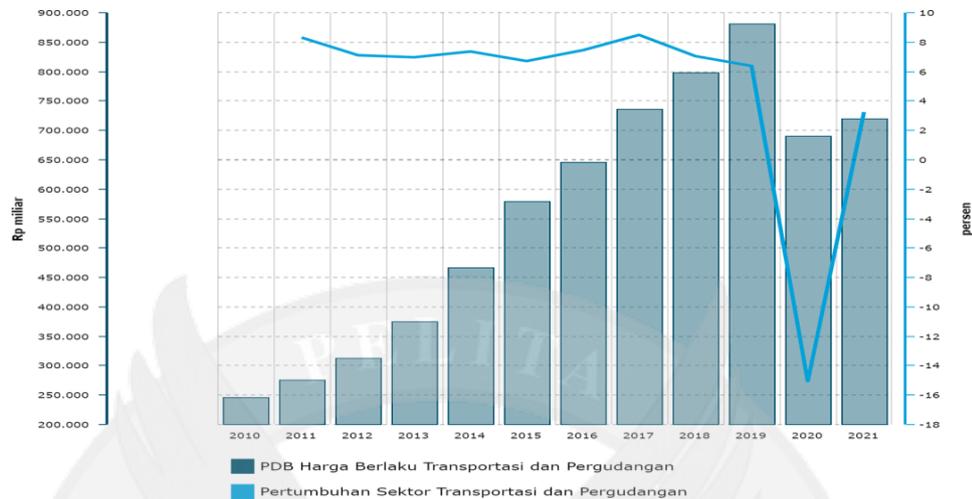
¹ World Bank, *World Development Report: Infrastructure for Development*, (New York: Oxford University Press, 1994), hal. 142.

² Maryaningsih, Novi., Hermansyah, O., Savitri, Mi., “Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia”, *Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan*, Vol 17. No1, 2014, hal. 87.

Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan produk domestik bruto (PDB) atas dasar harga berlaku (ADHB) sektor transportasi dan pergudangan mencapai Rp719,63 triliun pada 2021.³ Nilai tersebut persinya hanya sebesar 4,24% dari PDB nasional yang berjumlah Rp16,97 kuadriliun. Jika di ukur atas dasar harga konstan (ADHK) 2010, PDB sektor transportasi dan pergudangan tumbuh 3,24% menjadi Rp406,19 triliun pada 2021 dari tahun sebelumnya. Pencapaian tersebut lebih tinggi dibanding tahun 2020 yang mengalami kontraksi sedalam 15,05%. Diberlakukannya pembatasan kegiatan sosial guna memutus rantai penyebaran virus corona membuat sektor transportasi lumpuh di tahun pertama pandemi Covid-19. Mobilitas masyarakat turun drastis sehingga sektor tersebut mengalami pertumbuhan negatif pada 2020. Sepanjang 2011-2019, sektor transportasi dan pergudangan nasional rata-rata tumbuh 7,31% per tahun. Pertumbuhan tertingginya mencapai 8,49% pada 2017 dan terendah 6,38% pada 2019. Hal ini menunjukkan bagaimana pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan pada 2021 belum mampu pulih ke level seperti sebelum terjadinya pandemi. Pertumbuhan sektor transportasi juga masih berada di bawah pertumbuhan ekonomi Indonesia yang mencapai 3,69% pada 2021.⁴

³ Databoks, “Sektor Transportasi dan Pergudangan Tumbuh 3,24% pada 2021”, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/02/21/sektor-transportasi-dan-pergudangan-tumbuh-324-pada-2021>, diakses 21 September 2022.

⁴ Badan Pusat Statistik, “Statistik Transportasi Tahun 2010-2021”, BPS Statistik Indonesia, 2021.



Sumber : BPS, 2022

Gambar 1.1
Perkembangan Sektor Transportasi di Indonesia
Tahun 2010-2021

Secara definisi, pengangkutan diartikan sebagai perjanjian antara pengangkut kepada pengirim yang bersifat saling bersangkutan, dan pengangkut membuat suatu perjanjian untuk diadakannya pengangkutan barang atau orang berawal dari satu tempat ke alamat yang dituju secara aman dan selamat, selanjutnya pengirim melakukan pembayaran biaya jasa terhadap barang yang telah dikirim.⁵ Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang

⁵ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan. 1995), hal 2.

dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁶

Pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuannya 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 itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.

Perjanjian merupakan suatu tindakan mengikatkan diri diantara dua orang atau lebih lainnya. menurut bentuknya perjanjian merupakan pernyataan tertulis maupun lisan yang berisi janji-janji.⁷ Pasal 1313 KUH Perdata berarti “suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Suatu perjanjian memuat asas kebebasan berkontrak atau *freedom of contract*, yang diartikan maka setiap orang boleh melakukan perjanjian asal tidak bertolak belakang dengan ketentuan peraturan undang-undang, moral dan ketertiban umum. Salah satu bentuk perjanjian adalah perjanjian pengangkutan barang

⁶ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014), hal. 45.

⁷ Djumadi, *Hukum Perburuhan Perjanjian Kerja*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hal. 13.

yakni perjanjian yang dibuat oleh pengangkut kepada pengirim bertujuan mengangkut barang kepunyaan pengirim menuju tempat tujuan secara aman, dan membayar uang pengangkut.⁸ Semua tanggung jawab atas benda-benda tersebut berada di tangan pengangkut sejak barang mulai diserahkan kepada pengangkut.

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan asal persetujuan kehendak. Kenyataannya hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara dibuat secara tidak tertulis tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang tersebut.

Dalam pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan dimana para pihak tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan yang lebih tinggi daripada si buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan disebut kedudukan subordinasi (*gesuobdineerd*), sedangkan kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukannya sama tinggi atau kedudukan koordinasi (*gecoordineerd*).⁹ Perjanjian pengangkutan bersifat konsensus, sehingga pembuatan perjanjian

⁸Asikin, Zainal, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), hal. 169.

⁹ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, (Jakarta: Djambatan, 1995), hal. 7.

pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, bisa saja cukup dengan lisan, asal ada persetujuan kehendak. Dokumen-dokumen konosemen, atau tanda penerimaan barang yang harus diberikan pengangkut kepada pengirim barang bukanlah merupakan syarat mutlak untuk membuat perjanjian pengangkutan, sehingga hanya berfungsi sebagai salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan dan apabila dokumen itu tidak tersedia, bukan berarti perjanjian pengangkutan tidak ada.

Perjanjian pengangkutan menimbulkan akibat hukum bagi pelaku usaha dan penumpang sebagai hal yang dikehendaki oleh kedua belah pihak. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda/pembagian perjanjian karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak. Maka dari itu perjanjian pengangkutan disebut dengan perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak, menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan. Perjanjian pengangkutan perlu mendapatkan pengaturan yang memadai dalam Undang-Undang. Hukum Perikatan yang mana diketahui dalam *Burgelijk Wetboek* (B.W) tidak terdapat pengaturannya tentang perjanjian ini yang dapat dianggap sebagai peraturan induknya.¹⁰

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUHPerdara pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pada Buku II titel ke V. Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi laut yaitu dengan dikeluarkannya Undang-

¹⁰ R. Subekti, *Aspek-aspek Hukum Perikatan Nasional*, (Bandung: Alumni, 1984), hal. 47.

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (yang selanjutnya disingkat UU Pelayaran) dan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Sebagaimana diketahui bahwa bentuk dari kewajiban pengirim barang adalah dengan membuat surat muatan yang akan ditandatangani oleh masing-masing para pihak sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan dan membayar biaya ongkos pengangkutan kepada pengangkut. Pada umumnya, dalam melakukan kegiatan pengangkutan barang terdapat suatu resiko bahwa barang yang diangkut kemungkinan sampai di tempat tujuan akan dapat berkurang nilai barangnya, baik karena musnah, ataupun rusaknya barang tersebut akibat dari kesalahan karena faktor alam seperti cuaca yang buruk atau karena faktor kesalahan manusia seperti tetap mengendarai kendaraan yang tidak layak untuk dijalankan.¹¹ Hal inilah yang mewajibkan pengangkut untuk mengganti kerugian apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan, baik sebagian maupun seluruhnya kepada penerima barang.

Pasal 1365, 1366, 1367 KUHPerdara yang mengatur tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*), di mana ditegaskan bahwa perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut (Pasal 1365), Setiap orang bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kurang hati-hatinya. (Pasal 1366), Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya

¹¹ Djafat Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-2 (Jakarta: PIKHFHUP, 2011), hal.60.

sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya (Pasal 1367).¹²

Di samping kewajiban pengangkut untuk mengganti kerugian karena adanya kelalaian, di mana tanggung jawab pengangkut ini dibatasi oleh undang-undang. Abdulkadir Muhammad menjelaskan bahwa “Pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian yang timbul akibat dari peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan, akan tetapi pengangkut dibebaskan tanggungjawabnya untuk mengganti kerugian bilamana kerugian tersebut akibat dari:

1. Keadaan Memaksa (*force majeure*);
2. Cacat pada barang itu sendiri;
3. Kesalahan / Kelalaian pengirim¹³.

Keadaan Memaksa (*force majeure*) yaitu suatu keadaan memaksa yang datangnya tidak di duga-duga terlebih dahulu berada dalam keadaan memaksa dan di luar kemampuan manusia yang menyebabkan sehingga tidak dapat dipenuhinya kewajiban. Dari peristiwa ini hak pengangkut/nakhoda dibebaskan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian, Hal ini sebagaimana ditegaskan pada Pasal 1244 dan Pasal 1245, Pasal KUHPerdara yang berbunyi sebagai berikut: Pasal 1244 berbunyi “Jika ada alasan untuk itu si berhutang harus dihukum untuk mengganti biaya rugi bunga bila ia tidak

¹² Setiawan Rahmat, “Tinjauan Hukum Terhadap Prinsip Tanggung Jawab (*Liability Principle*) atas Kerusakan Barang dalam Angkutan Menurut Konsepsi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009”, Jurnal Yustisiabel Fakultas Hukum Volume 2, No. 2, Oktober 2018

¹³ Kusuma B. Brawijaya, “Suroboyo Bus Sebagai Angkutan Umum di Surabaya Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, Jurist-Diction, Vol. 3 (4), 2020.

membuktikan bahwa hal itu dilaksanakan atau tidak waktu yang tetap dilaksanakannya perjanjian itu disebabkan karena suatu hal yang terduga pun tak dapat di pertanggung jawabkan padanya ke semuanya itupun jika itikad buruk tidak ada pada pihaknya.”

Pasal 1245 berbunyi “Tidaklah biaya rugi dan rugi harus digantinya apabila keadaan memaksa atau karena suatu kejadian yang tak disengaja si berhutang berhalangan memberikan atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”. Kedua Pasal tersebut menjelaskan bahwa karena keadaan memaksa maka pihak yang tidak dapat memberikan atau berhalangan memberikan prestasi (pengangkut) maka hal ini yang membebaskan tanggung jawab adanya kerugian dalam pengangkutan¹⁴.

Dalam melaksanakan pengangkutan para pihak antara pengangkut, pengirim dan penumpang, baik secara tertulis maupun tidak tertulis mengikatkan diri dalam suatu perjanjian timbal balik untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang, terutama pengangkutan barang sering kali mengalami cacat ataupun berkurang sehingga menimbulkan kerugian material maupun moril bagi pengguna jasa angkutan tersebut.

Dilema yang sering terjadi menimbulkan opini bagi masyarakat yang menggunakan jasa angkutan yaitu sampai sejauh mana angkutan yang diberikan pada pengguna angkutan sesuai dengan yang diinginkan atau diharapkan antara lain pengangkut wajib menyelenggarakan pengangkutan tersebut dengan selamat, mulai dari saat keberangkatan sampai ke tempat tujuan dan pengangkut juga diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian yang disebabkan atau berhubungan dengan pengangkutan tersebut. Selain itu

¹⁴ Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2007), hal. 211.

dalam pelaksanaan angkutan, keselamatan orang dan barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengusaha angkutan, dengan demikian sudah sepatutnya apabila kepada pengusaha angkutan dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang, atau pengirim barang yang ditimbulkan karena pelaksanaan pengangkutan yang dilakukannya¹⁵.

Besarnya ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengusaha angkutan yang harus dibayar kepada pengguna jasa adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang atau pengirim barang, dengan perkataan lain setiap kerugian atau kerugian pada orang dan/atau barang yang ditimbulkan dalam pengangkutan oleh undang-undang dianggap sebagai akibat dari kelalaian pihak pengangkut yang memberikan hak kepada penumpang atau pengirim barang untuk menuntut penggantian kerugian, sehingga penumpang dalam hal ini mendapatkan perlindungan hukum dari jasa angkutan tersebut.

Pada penulisan tesis ini, penulis mengangkat contoh kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 2821 K/Pdt/2014. Kasus ini berawal dari perjanjian jual beli *crude palm* oil seberat 4.501.230 Kg (Empat juta lima ratus ribu dua ratus tiga puluh kilogram) senilai Rp 33.102.045.420.00 (Tiga puluh tiga miliar seratus dua juta empat puluh lima ribu empat ratus dua puluh rupiah) antara PT Megasurya Mas dengan PT. Bersama Sejahtera Sakti. Kemudian dengan dikirimnya barang tersebut dari Stagen, Kotabaru, Kalimantan Selatan menuju Gresik, Jawa Timur melalui jalur laut, PT. Megasurya Mas

¹⁵ G. Putera Dwi Adinata, “Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Antara PT. JNE dengan Consigner (Studi di PT. JNE Cabang-Medan)”, Skripsi, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum UMSU, hal. 4.

mengasuransikan kargo tersebut kepada PT. Asuransi Allianz Utama Indonesia (Penggugat). Dalam pengangkutan tersebut, PT. Megasurya Mas mencarter kapal tunda/Tug Boat Global Mandiri dan kapal tongkang/Barge Mulia Mandiri IX milik PT. Mulia Borneo Mandiri.

Perlu diketahui bahwa PT Mulia Borneo Mandiri adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi, yang mulai tahun 2019 melayani jasa angkutan CPO. Perusahaan ini beralamat di Jl. Budi Karya D No.29-30, Benua Melayu Darat, Kecamatan Pontianak Selatan, Kota Pontianak, Kalimantan Barat.

Lima hari setelah kargo diberangkatkan, yaitu tepatnya pada tanggal 22 Agustus 2012, TB Global Mandiri tiba di Gresik tetapi Tergugat tidak dapat menyerahkan kargo kepada PT. Megasurya Mas karena hilang dan tenggelam di Laut Jawa akibat cuaca buruk. Kondisi ini membuat PT. Megasurya Mas mengalami kerugian sebesar Rp.36.709.331.142.00 (tiga puluh enam miliar tujuh ratus sembilan juta tiga ratus tiga puluh enam miliar tujuh ratus sembilan juta tiga ratus tiga puluh satu seratus empat puluh dua rupiah) yang kemudian dengan adanya klaim asuransi kepada Penggugat, PT. Megasurya Mas memberikan *Subrogation Letter* yang membuktikan adanya subrogasi hak menuntut dari PT. Megasurya Mas kepada Tergugat.

Mengacu pada ketentuan Pasal 468 paragraf 2 KUHD, PT Megasurya Mas berhak mendapatkan ganti rugi dari Tergugat sebagai pengangkut sebagai akibat hilangnya Kargo yang diangkut oleh Tergugat. Untuk lebih jelasnya kami kutip isi Pasal 468 Paragraf 2 KUHD sebagai berikut:

“Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya”;

Tanggung jawab Tergugat sebagai pengangkut atas hilangnya Kargo juga diatur dalam Pasal 40 ayat (1) dan (2) *juncto* Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran yang mengatur sebagai berikut:

Pasal 40 ayat (1) dan (2) UU Pelayaran:

- (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 ayat (1) UU Pelayaran menyatakan bahwa:

- “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;

Di sisi lain, dalam gugatan ini, Tergugat mengajukan eksepsi yang menyatakan bahwa gugatan Penggugat kurang pihak, hal ini dikarenakan tidak diikutsertakannya PT Megasurya Mas selaku pemilik barang sebagai salah satu pihak yang akhirnya menyebabkan gugatan menjadi tidak lengkap pihaknya dan PT Megasurya Mas adalah yang mempunyai hubungan hukum secara langsung dengan Tergugat selaku pihak pengangkut barang.

Selain itu, dalam pokok perkara Tergugat memberikan pernyataan bahwa kejadian tersebut akibat *force majeure*, di mana telah terjadi ombak setinggi \pm 4 m (empat meter), Tergugat juga memberikan alat bukti berupa fotokopi Berita Acara dan fotokopi Laporan Kecelakaan Kapal yang dibuat berdasarkan Berita Acara Nahkoda TB Global Mandiri untuk memperkuat dalil yang disampaikan dan sampai akhirnya Penggugat dan Tergugat tidak ada yang mengajukan saksi lagi.

Tabel 1.1
Kerugian Materil yang Dimohonkan Pengugat dalam Perkara

No	Jenis Kerugian	Jumlah
1	Hilangnya kargo seberat 4.501.230 Kg	Rp. 36.709.331.142,00

Sumber: Putusan Kasasi Nomor 2821K/Pdt/2014

Perlu diketahui bahwa penelitian mengenai “**Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengirim Barang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Dikaitkan dalam Keadaan Kahar (*Force Majeure*)**” sudah pernah diteliti oleh peneliti sebelumnya, namun sudut pandang kajiannya lain, untuk melihat perbedaan antara penelitian penulis dengan penelitian sebelumnya, maka berikut ini penulis mengemukakan perbandingan guna menghindari plagiasi dan duplikasi penulisan data, yaitu sebagai berikut:

1. Arrasyid Nurazmi, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Barang Penumpang Melalui Kapal Ferry di PT. Pelnas Baruna Jaya Kepulauan Riau, Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 2018.*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelesaian terhadap kerugian barang penumpang juga hanya sepihak ditentukan oleh perusahaan angkutan yang hanya memperhatikan perjanjian awal dengan penumpang tanpa melihat mekanisme ganti rugi yang telah di atur dalam undang-undang yang berlaku yang dapat merugikan penumpang.

2. Dekie GG Kasenda, *Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Keselamatan dan Keamanan Barang Dalam Kapal*, STIH Tambun Bungai Palangka Raya, 2016.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan dan keamanan barang dalam kapal, telah diatur secara tegas dalam Pasal 40 dan Pasal 41 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tanggung jawab pengangkut dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa musnah, hilang atau rusaknya barang maupun keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut. Jika perusahaan angkutan yang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan dapat dibebaskan dari sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

3. Khumairoh, *Efektivitas Penegakan Hak Subrogasi Terhadap Pihak Ketiga Pada Asuransi Kerugian (Studi Atas Yurisprudensi Mahkamah Agung)*, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri, Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2021.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada peraturan perundang-undangan, dengan terbatasnya substansi Pasal 284 KUHD yang mengatur ketentuan

subrogasi maka perlu dibuat peraturan perundang-undangan baru mengenai subrogasi secara lebih komprehensif yang tidak hanya membahas mengenai kerugian yang disebabkan oleh pihak ketiga saja, tetapi lebih jauh menyinggung tentang peran dan tanggung jawab pihak-pihak yang bersangkutan yaitu penanggung, tertanggung dan pihak ketiga serta membahas mengenai mekanisme penyelesaian sengketa yang kemungkinan akan timbul dalam praktik subrogasi ini.

Ini artinya bahwa penelitian terdahulu terkait penelitian yang ditulis peneliti sebelumnya lebih membahas atau menitikberatkan pada tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan dan kemanan barang dalam kapal, serta aspek kerugian atas barang milik tertanggung berada di bawah penguasaan pihak ketiga saat terjadinya peristiwa, sehingga berdasarkan asas praduga dan berlandaskan Pasal 468 KUH Dagang mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkutan, maka terhadap peristiwa tersebut pihak ketiga dapat diminta pertanggungjawaban. Sedangkan pada penelitian yang dilakukan penulis lebih menekankan pada tanggung jawab terhadap pengirim barang, di mana barang muatannya hilang atau tenggelam dihantam ombak besar dan cuaca buruk berdasarkan UU Pelayaran dalam hubungannya dengan keadaan kahar (*force majeure*).

Dengan demikian, maka terdapat perbedaan yang cukup mendasar di antara 3 (tiga) penelitian di atas. Dengan kata lain belum ada yang meneliti dengan kajian yang sama dan dapat dipastikan tidak memiliki kesamaan *legal issue* yang hendak ditemukan dan dipertahankan.

Untuk itu penulis ingin mengupas secara lebih mendalam dan mengangkatnya dalam bentuk penulisan tesis dengan judul: **“TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENGIRIM BARANG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DIKAITKAN DALAM KEADAAN KAHAR (*FORCE MAJEURE*)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan alasan yang dikemukakan dalam latar belakang, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap pengirim barang atas hilang dan tenggelamnya muatan barang yang diangkut karena cuaca buruk berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimana *ratio decidendi* Putusan Mahkamah Agung Nomor 2821 K/Pdt/2014 terhadap hapusnya tanggung jawab Pengangkut terhadap hilang dan tenggelamnya muatan barang yang diangkut karena cuaca buruk berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan yang diajukan, maka dapat disampaikan tujuan khusus yang ingin dicapai dalam penelitian ini, yaitu untuk menggambarkan:

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil dari penulisan ini diharapkan dapat bermanfaat dan berguna bagi para pembacanya, baik untuk mahasiswa maupun untuk para akademisi sebagai sumbangan pemikiran dibidang hukum pada umumnya serta secara khusus untuk bidang ilmu Hukum Pengangkutan Laut.

1.4.2 Manfaat Praktis

Memberikan ilmu dan menambah wawasan dalam berpikir dan menganalisa masalah-masalah yang berkaitan dengan pengangkutan yang sering kali terjadi dalam kehidupan bermasyarakat agar supaya mengetahui bagaimana cara untuk menghadapi permasalahan, khususnya di bidang pengangkutan laut.

1.5 Sistematika Penulisan

Bab I. Pendahuluan

Bab ini berisikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II. Tinjauan Pustaka

Bab ini berisikan tinjauan teori dan tinjauan konseptual. Tinjauan teori terdiri dari beberapa teori yang dijadikan pisau analisis dalam penulisan tesis ini yang terdiri dari teori perjanjian pengangkutan, teori kepastian hukum dan, teori *force majeure*.

Bab III. Metode Penelitian

Bab ini berisikan jenis penelitian, jenis data, cara perolehan data, jenis pendekatan data dan analisis data.

Bab IV. Hasil Penelitian dan Analisis

Pada bab ini penulis akan menganalisa permasalahan dengan menggunakan landasan teori yang didapatkan oleh penulis dari bahan kepustakaan sebagaimana tertuang dalam kerangka teoretis serta menggunakan hasil penelitian lapangan yang akan memperkuat analisa dan argumentasi hukum Penulis terkait dengan tanggung jawab pengangkut terhadap pengirim barang atas hilang dan tenggelamnya muatan barang yang diangkut karena cuaca buruk berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan *ratio decidendi* Putusan Mahkamah Agung Nomor 2821 K/Pdt/2014 terhadap hapusnya tanggung jawab Pengangkut terhadap hilang dan tenggelamnya muatan barang yang diangkut karena cuaca buruk berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Bab V. Kesimpulan dan Saran

Merupakan bagian akhir dari penulisan tesis ini. Dalam bab ini penulis akan memberikan kesimpulan dari jawaban permasalahan dan analisa Penulis, selain itu juga akan memberikan saran dan solusi terkait permasalahan.