

**PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN PENGANGKUTAN LAUT
TERHADAP KETERLAMBATAN PENGIRIMAN BARANG
BERDASARKAN UNDANG – UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008**

Nofi Mariyah

Universitas Dr. Soetomo
nofi.mariya@gmail.com

Nur Handayati

Universitas Dr. Soetomo
nur.handayati@unitomo.ac.id

Wahyu Prawesthi

Universitas Dr. Soetomo
wahyu.prawesthi@unitomo.ac.id

ABSTRAK

Pengangkutan laut memiliki peran strategis yang tidak dapat diabaikan dalam mendukung pembangunan nasional di berbagai sektor, baik dalam konteks sosial, ekonomi, maupun budaya. Dalam hal ini, transportasi laut berfungsi sebagai tulang punggung yang memastikan terciptanya konektivitas antara wilayah yang terpisah secara geografis, sehingga mempererat kesatuan dan persatuan bangsa di tengah keberagaman agama, suku, budaya, ras, serta bahasa yang menjadi ciri khas Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan laut terhadap keterlambatan pengiriman barang berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan undang-undang dan analisis data secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan pengangkutan laut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat keterlambatan pengiriman barang, kecuali jika keterlambatan tersebut terjadi karena keadaan kahar (*force majeure*). Berdasarkan Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, perusahaan pengangkutan wajib memberikan ganti rugi sesuai perjanjian angkutan atau ketentuan hukum yang berlaku.

Kata Kunci: *Pengangkutan laut, Yuridis Normatif, pertanggungjawaban*

ABSTRACT

Maritime transportation plays a strategic role that cannot be overlooked in supporting national development across various sectors, including social, economic, and cultural contexts. In this regard, maritime transportation serves as the backbone that ensures connectivity between geographically separated regions, thereby strengthening national unity and cohesion amidst Indonesia's diversity of religions, ethnicities, cultures, races, and languages. This study aims to analyze the liability of maritime transport companies for delays in goods delivery based on Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. Utilizing a normative juridical method with a legislative approach and qualitative data analysis, the study finds that

maritime transport companies are obligated to bear responsibility for losses incurred due to delays in goods delivery, except in cases of force majeure. According to Articles 40 and 41 of Law Number 17 of 2008, transport companies are required to provide compensation in accordance with the transportation agreement or applicable legal provisions.

Keywords: *Maritime Transportation, Normative Juridical, Liability*

A. PENDAHULUAN

Transportasi laut berfungsi sebagai jalur distribusi utama untuk barang dan jasa, menghubungkan daerah terpencil dengan pusat-pusat ekonomi di perkotaan, serta menyediakan akses terhadap kebutuhan dasar masyarakat, seperti pangan, bahan bakar, dan alat-alat produksi. Pengembangan infrastruktur transportasi laut tidak hanya mendukung efisiensi distribusi logistik, tetapi juga membuka peluang untuk meningkatkan daya saing ekonomi daerah. Potensi sumber daya alam dan hasil produksi lokal di wilayah 3T, seperti hasil perikanan, pertanian, dan tambang, dapat lebih mudah dipasarkan ke pasar nasional maupun internasional jika didukung oleh transportasi laut yang memadai. Dengan demikian, penguatan infrastruktur transportasi laut dapat mendorong pemerataan pembangunan, mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya di daerah terpencil.

Transportasi laut juga memainkan peran penting dalam memperkuat ketahanan nasional. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki tantangan besar dalam menjaga kedaulatan dan keutuhan wilayahnya. Dalam konteks ini, transportasi laut tidak hanya berfungsi untuk kebutuhan sipil, tetapi juga menjadi bagian dari strategi pertahanan dan keamanan negara. Dengan membangun infrastruktur pelabuhan yang strategis dan mengoptimalkan armada kapal nasional, Indonesia dapat meningkatkan pengawasan terhadap perbatasan maritimnya, mengamankan jalur pelayaran internasional, serta mencegah ancaman seperti pencurian ikan, penyelundupan, dan pelanggaran kedaulatan.

Transportasi laut bukan hanya sebuah instrumen mobilitas, melainkan elemen fundamental yang mengintegrasikan dimensi sosial, ekonomi, dan geopolitik dalam pembangunan Indonesia. Investasi dalam pengembangan transportasi laut tidak hanya memberikan manfaat langsung berupa peningkatan efisiensi dan produktivitas, tetapi juga menciptakan dampak jangka panjang dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, dan sejahtera.

Pengaturan mengenai pengangkutan barang menggunakan transportasi kapal laut di Indonesia diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Ketentuan ini terdapat pada Buku Kedua KUHD, yang membahas perjanjian charter kapal serta hak dan kewajiban yang timbul dari pelayaran, termasuk di dalamnya Bab V-A yang secara khusus mengatur tentang pengangkutan barang.

Untuk memperkecil risiko yang kemungkinan akan terjadi maka didalam ketentuan perundang-undangan sudah diatur secara tegas tentang tanggung jawab pengangkut sebagai pemilik atau operator kapal dalam menyediakan jasa layanan angkutan laut sesuai dengan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang – Undang tersebut mengatur tentang peran

pengangkut yang dapat merujuk kepada pemilik kapal dalam mengoperasikan kapal.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur secara rinci tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh pengangkut, sebagaimana diatur dalam Pasal 40 dan Pasal 41. Pada Pasal 40 ayat (1), disebutkan bahwa perusahaan yang bergerak di bidang angkutan perairan memiliki kewajiban untuk menjamin keselamatan dan keamanan baik penumpang maupun barang yang menjadi tanggung jawabnya selama proses pengangkutan. Ketentuan ini bertujuan untuk memberikan perlindungan hukum terhadap pihak yang menggunakan jasa angkutan perairan. Selanjutnya, Pasal 40 ayat (2) menegaskan bahwa perusahaan angkutan perairan juga bertanggung jawab terhadap barang muatan kapal, dengan ketentuan bahwa jenis dan jumlah barang tersebut harus sesuai dengan dokumen muatan atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati sebelumnya. Pasal 41 mengatur bahwa tanggung jawab yang diatur dalam Pasal 40 dapat muncul akibat kegiatan operasional kapal,

Oleh karena itu, penting bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut untuk memahami dan mengelola risiko-risiko ini dengan baik melalui penerapan prosedur keselamatan yang ketat, pemeliharaan rutin terhadap armada kapal, serta perencanaan yang matang dalam menghadapi kemungkinan gangguan alam. Dalam hal ini, perlindungan terhadap risiko-risiko tersebut juga menjadi aspek penting yang perlu diatur dalam perjanjian pengangkutan laut, dengan merujuk pada regulasi yang ada, baik dalam hukum nasional maupun konvensi internasional yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut. Selain itu, adanya asuransi pengangkutan laut menjadi instrumen yang tidak kalah penting untuk memitigasi kerugian yang mungkin timbul akibat risiko yang dihadapi dalam proses pengangkutan barang. Dengan demikian, meskipun angkutan laut menawarkan banyak keuntungan dari segi biaya dan kapasitas, pengelolaan risiko yang baik menjadi kunci untuk menjaga keberlanjutan dan kelancaran operasi dalam sektor ini.

B. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan untuk membahas permasalahan ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian yang didasarkan atas peraturan perundang-undangan yang ada kaitannya dengan materi yang dibahas. Dengan sifatnya yang normatif maka ilmu hukum berusaha untuk menemukan standar pembandingan yang dapat digunakan untuk menentukan apakah suatu tindakan dapat dianggap sebagai tindakan yang dapat dibenarkan atau tidak dipersalahkan.

Jenis pendekatan penelitian secara *Statute Approach Dan Conceptual Approach*.

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengidentifikasi serta membahas peraturan perundang-undangan yang berlaku berkaitan pengangkutan laut dan materi yang dibahas.
2. Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*) yaitu suatu pendekatan dengan cara membahas pendapat para sarjana sebagai landasan pendukung pembahasan permasalahan pada penelitian ini.

Bahan hukum yang telah diperoleh akan disusun dan dianalisis secara

kualitatif, dan bahan hukum kualitatif akan ditafsirkan secara yuridis, logis, dan sistematis dengan menggunakan metode deduktif untuk mengkaji pertanggungjawaban perusahaan angkutan laut terhadap keterlambatan pengiriman barang berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Analisis pada penelitian ini menggunakan penelitian normatif sehingga analisisnya berupa deskriptif analisis. Deskriptif analisis merupakan analisis yang memaparkan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran atau deskripsi lengkap mengenai hukum dengan menggunakan logika berpikir deduktif dalam menjawab permasalahan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Ketentuan Hukum yang Mengatur Pertanggungjawaban Pengangkut Dalam Transportasi Laut Apabila Terjadi Keterlambatan

Kebebasan berbicara/berpendapat merupakan hak setiap orang sejak lahir karena kemampuan berbicara adalah pemberian dari Tuhan Yang Maha Esa. Tuhan menganugerahi manusia dengan kecerdasan berpikir dan kemampuan berbicara dimaksudkan agar manusia dapat mengembangkan potensinya dan berkomunikasi dan bekerjasama dengan orang lain dalam mengatasi masalah yang dihadapinya. Hal ini sejalan dengan sila pertama, yaitu “Ketuhanan yang Maha Esa.

Tanggung jawab pengangkut ini didasarkan pada ketentuan yang diatur dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat dengan pengirim barang. Dalam perjanjian tersebut, pengangkut diwajibkan untuk memenuhi segala kewajibannya sesuai dengan jadwal, rute, dan ketentuan yang telah disepakati. Ketidakmampuan pengangkut untuk memenuhi kewajiban ini, misalnya dengan terjadinya keterlambatan atau kerusakan barang akibat kelalaian atau ketidak hati-hatian pengangkut, dapat menimbulkan konsekuensi hukum, termasuk kewajiban untuk membayar ganti rugi atau bahkan pembatalan kontrak pengangkutan.

a. Ketentuan Berdasarkan Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD)

Perjanjian adalah suatu bentuk perjanjian bilateral yang membangun hubungan hukum antara dua pihak, yakni pengangkut dan pengirim barang, setiap pihak memiliki hak dan kewajiban yang saling terkait dan harus dipenuhi secara timbal balik oleh masing-masing pihak. Pengangkut, sebagai pihak yang bertanggung jawab untuk melaksanakan proses pengangkutan barang, umumnya berusaha meminimalkan tanggung jawabnya atas potensi risiko atau kerugian yang mungkin timbul selama perjalanan. Di sisi lain, pengirim barang memiliki kepentingan untuk memastikan bahwa tanggung jawab pengangkut dilakukan secara maksimal, termasuk dalam hal penggantian kerugian jika terjadi keterlambatan, kehilangan, atau kerusakan barang selama pengangkutan.

Keseimbangan antara kepentingan kedua belah pihak sering kali menjadi elemen kunci dalam penyusunan perjanjian pengangkutan, yang biasanya dituangkan secara eksplisit dalam kontrak. Dalam hal ini, klausul tanggung jawab menjadi aspek penting yang harus dinegosiasikan, karena pengangkut cenderung memasukkan pengecualian atau pembatasan tanggung jawab dalam perjanjian, sementara pengirim barang akan berupaya agar perlindungan hukum atas kepentingannya lebih diutamakan. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan tidak hanya menjadi sarana pengaturan teknis pelaksanaan pengangkutan, tetapi

juga merupakan alat untuk menyelaraskan kepentingan hukum dan ekonomi antara kedua belah pihak.

Berdasarkan ketentuan Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), tanggung jawab utama pengangkut adalah untuk melaksanakan proses pengangkutan dan menjamin keamanan barang selama perjalanan, mulai dari penerimaan barang dari pengirim hingga penyerahan barang kepada penerima. Dengan demikian, periode tanggung jawab pengangkut ditentukan berdasarkan dua momen utama, yaitu waktu penerimaan barang oleh pengangkut dan waktu penyerahannya kepada pihak penerima. Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur bahwa pengangkut memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian kepada pengirim apabila barang yang diangkut tidak dapat diserahkan atau mengalami kerusakan. Namun, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab tersebut jika kegagalan penyerahan atau kerusakan barang disebabkan oleh:

- a) Kejadian luar biasa yang tidak dapat dihindari (*force majeure*).
- b) Sifat, kondisi, atau cacat bawaan barang itu sendiri.
- c) Kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh pengirim barang.

Berdasarkan Pasal 468 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), tanggung jawab pengangkut meliputi tindakan seluruh pihak yang dipekerjakan dalam pelaksanaan pengangkutan, serta penggunaan alat atau barang yang digunakan untuk tujuan pengangkutan tersebut. Lingkup dari tanggung jawab

Pasal 469 KUHD menambahkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau pencurian barang berharga seperti emas, perak, permata, uang, atau surat-surat berharga lainnya, kecuali jika sifat dan nilai barang tersebut telah diberitahukan kepada pengangkut sebelum atau pada saat barang tersebut diterima untuk diangkut. Oleh karena itu, dalam hal pengiriman barang berharga, pengirim memiliki kewajiban untuk memberi tahu pengangkut tentang sifat barang dan nilai barang tersebut. Apabila pengirim gagal memberikan informasi tersebut sebelum pengangkutan dilakukan, maka pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang selama perjalanan. Jika sifat dan nilai barang telah diberitahukan, Pengangkut berkewajiban untuk menyediakan ruang yang aman di kapal untuk barang-barang tersebut serta menetapkan biaya pengangkutan yang wajar. Dari perspektif pengirim, pemberitahuan tentang sifat dan nilai barang juga sangat penting dalam hal tuntutan ganti rugi. Jika barang berharga hilang tanpa pemberitahuan nilai sebelumnya, maka ganti rugi hanya didasarkan pada nilai barang biasa. Sebaliknya, jika nilai barang telah diberitahukan, maka ganti rugi akan dihitung berdasarkan nilai aktual barang tersebut.

Berdasarkan Pasal 477 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), diatur bahwa pengangkut memiliki tanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pemilik barang apabila terjadi keterlambatan dalam penyerahan barang kepada penerima. Pengangkut dianggap bertanggung jawab jika barang tidak diserahkan tepat waktu sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati dalam kontrak pengangkutan. Namun, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab tersebut jika dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh kejadian-kejadian yang berada di luar kendali atau kemampuan pengangkut untuk menghindari atau mencegahnya. Kejadian tersebut bisa berupa *force majeure* atau

keadaan luar biasa, seperti bencana alam, perang, atau cuaca ekstrem yang menghalangi proses pengangkutan.

Pengangkut juga dapat dibebaskan dari tanggung jawab jika keterlambatan disebabkan oleh faktor lain yang tidak dapat diprediksi atau dihindari, seperti kecelakaan yang melibatkan alat angkut yang digunakan atau gangguan teknis yang tidak dapat diperbaiki dalam waktu yang wajar. Oleh karena itu, pengangkut hanya akan diminta untuk mengganti kerugian jika keterlambatan itu disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan dari pihak pengangkut sendiri.

Dengan demikian, Pasal 477 KUHD memberikan pengakuan terhadap adanya situasi di mana pengangkut tidak dapat dipertanggungjawabkan atas keterlambatan, namun pengangkut tetap memiliki kewajiban untuk membuktikan bahwa keterlambatan yang terjadi bukan merupakan akibat dari kelalaian atau kesalahan mereka. Jika pengangkut gagal membuktikan hal tersebut, maka pengangkut tetap harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat keterlambatan penyerahan barang tersebut.

b. **Ketentuan Berdasarkan Kitab Undang-Undang Perdata (KHUPerdata)**

Ketentuan umum mengenai perjanjian yang diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) tetap berlaku sebagai landasan hukum dalam perjanjian pengangkutan laut. Memperhatikan ketentuan Pasal 1235 hingga Pasal 1238 KUHPerdata yang mengatur mengenai kewajiban dalam suatu perikatan. Pasal 1235 ayat (1) menetapkan bahwa dalam setiap perikatan untuk menyerahkan sesuatu, si berutang berkewajiban menyerahkan benda tersebut dan merawatnya dengan kehati-hatian layaknya seorang "bapak rumah tangga yang baik" hingga saat penyerahan. Pasal 1236 menyatakan bahwa si berutang wajib mengganti biaya, kerugian, dan bunga kepada si berpiutang apabila ia gagal menyerahkan benda yang dimaksud atau lalai merawatnya sebagaimana mestinya untuk menjaga keselamatannya.

c. **Ketentuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Pada pasal 40 Undang – Undang nomor 17 tahun 2008 mengatur tentang kewajiban pengangkut yaitu :

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkut.
2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pada Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang tentang Pelayaran memuat hal-hal yang dapat menimbulkan tanggung jawab bagi pengangkut yaitu : a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut ; c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; d. Kerugian pihak ketiga.

Berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yaitu Pelaku usaha berkewajiban untuk memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang/jasa, serta memberikan kompensasi atau ganti rugi atas kerugian akibat penggunaan barang/jasa yang diperdagangkan. Pada Pasal ini mengatur kewajiban

pelaku usaha, termasuk pengangkut, untuk memberikan pelayanan yang jujur, transparan, dan sesuai dengan perjanjian. Dalam hal ini, pengangkut wajib menyerahkan barang tepat waktu sebagaimana yang telah disepakati dalam kontrak, jika terjadi keterlambatan dalam pengiriman barang, pengangkut wajib memberikan ganti rugi atau kompensasi kepada konsumen sesuai dengan kerugian yang diderita.

Berdasarkan Pasal 19 Nomor 8 Tahun 1999 Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Perlindungan Konsumen, Pasal ini menegaskan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi apabila barang/jasa yang dikirim tidak sesuai dengan kesepakatan, termasuk jika terjadi keterlambatan dalam pengiriman barang. Pada Pasal 22 Undang-Undang Perlindungan Konsumen juga mengatur bahwa pelaku usaha tidak dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya apabila terjadi kerugian konsumen kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan kahar (*force majeure*) dan kesalahan konsumen sendiri. Dalam transportasi laut, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab keterlambatan apabila dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut terjadi karena peristiwa luar biasa, seperti cuaca buruk, bencana alam, atau tindakan pihak ketiga yang tidak dapat dihindari.

Pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan laut atas keterlambatan pengiriman barang yang menyebabkan kerugian finansial.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ketentuan mengenai pemberian ganti rugi oleh pengangkut kepada penumpang dan pengirim barang dalam konteks pengangkutan laut tidak diatur secara terperinci. Undang-Undang ini lebih fokus pada regulasi yang mengatur penyelenggaraan pelayaran secara umum, keselamatan pelayaran, dan kewajiban pengangkut dalam menjalankan operasional mereka.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tidak memberikan penjelasan rinci mengenai ganti rugi, penting bagi praktik hukum dan industri pelayaran untuk mengembangkan pemahaman yang lebih komprehensif terkait kewajiban pengangkut terhadap penumpang dan pengirim barang. Hal ini tidak hanya melibatkan penerapan prinsip-prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan, tetapi juga perlunya adanya kontrak atau perjanjian yang jelas antara pengangkut dan pihak yang dilayani, yang mengatur secara spesifik tentang ketentuan ganti rugi dalam hal terjadinya kerugian atau keterlambatan.

Berdasarkan pasal 40 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa 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.

Berdasarkan pasal 41 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada ayat (1), bahwa tanggung jawab pengangkut akibat pengoperasian kapal adalah :

- 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.

Pasal 41 ayat (2), Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud ayat 1 huruf b, c, dan d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya tanggung

jawabnya. Ayat (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pada pasal 292 Undang-Undang No.17 Tahun 2018 tentang pelayaran mengatur bahwa Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah). Ketentuan pidana ini memiliki fungsi preventif dan represif. Dari segi preventif, aturan ini bertujuan untuk mendorong kepatuhan terhadap kewajiban mengasuransikan tanggung jawab yang telah diatur secara tegas oleh peraturan perundang-undangan. Dengan adanya sanksi yang jelas, diharapkan setiap pihak yang memiliki kewajiban tersebut akan melaksanakannya secara disiplin demi menghindari konsekuensi hukum yang dapat merugikan.

Apabila tuntutan ganti rugi tersebut telah dipenuhi oleh perusahaan asuransi melalui pembayaran kompensasi kepada pemilik barang sebagai pihak penerima manfaat, maka perusahaan asuransi memiliki hak subrogasi. Dalam konteks ini, perusahaan asuransi dapat bertindak atas nama pemilik barang dan mengajukan tuntutan kepada pihak pengangkut untuk memperoleh penggantian kerugian yang mungkin menjadi tanggung jawab pihak pengangkut. Hal yang telah dijelaskan di atas disebut dengan hak subrogasi, yang dinyatakan dalam Pasal 284 KUHD yang berbunyi sebagai berikut: “Penanggung yang membayar kerugian dari suatu benda yang dipertanggungjawabkan mendapat semua hak-hak yang ada pada si tertanggung terhadap orang-orang ketiga mengenai kerugian itu dan tertanggung bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang mungkin dapat merugikan hak dari penanggung terhadap orang-orang ketiga itu”.

D. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan peneliti di atas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, yakni sebagai berikut:

1. Ketentuan hukum yang mengatur pertanggungjawaban dalam transportasi laut apabila mengalami keterlambatan sebagai berikut :
 - a. Ketentuan berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 321 Pasal 468, Pasal 469 , Pasal 477.
 - b. Ketentuan berdasarkan KUHPerdara. Pasal 1235 ayat (1), Pasal 1236, Pasal 1237, Pasal 1238, Pasal 1244 ,Pasal 1245.
 - c. Ketentuan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu Pasal 40 dan Pasal 41 tentang tanggung jawab pengangkut
2. Perusahaan pengangkutan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang disepakati sebagaimana tertuang pada Pasal 40 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, selanjutnya peneliti akan mengemukakan saran-saran terkait dengan skripsi ini:

1. Dalam perjanjian pengangkutan, perlu dicantumkan klausul yang jelas mengenai batasan tanggung jawab perusahaan pengangkutan laut jika terjadi keterlambatan. Selain itu, perlu diatur mekanisme ganti rugi yang adil bagi pengirim, kecuali ketentuan terkait force majeure yang dapat mengecualikan tanggung jawab perusahaan.
2. Pihak pengirim perlu menambahkan klausul “Consequential Loss” atau “Loss of Profit” dimana Klausul ini memberikan perlindungan terhadap kerugian finansial yang timbul dari hilangnya peluang bisnis atau pendapatan yang disebabkan oleh keterlambatan pengiriman barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Nur Handayati, Galuh Lintang Taslim, & Satyagraha Suryaagust. (2019). Pengangkutan Online Ditinjau Dari Undang Undang Nomor 22 Tahun 2019. *Kajian Hukum dan Keadilan*, 3.
- Aurelia Meagan Tan, Gunardi Lie, & Moody Rizqy Syailendra Putra. (2023). *Pertanggung Jawaban Pengangkut Atas Kerusakan yang Ditimbulkan Akibat Pengangkutan Barang Melalui Jalur Laut*. 7.
- Maulana Idris Sangadji, & Putri Nendi Irawan. (2023). *Tanggungjawab Pengangkut dalam Pelaksanaan Angkutan Terhadap kerusakan Barang Kiriman melalui Transfortasi laut*.
- Wahyu Prawesthi. (2015). Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Surabaya Implementation of Passenger Transport with Public Transport in Surabaya. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, 02(02).
- Dudik Djaja Sidarta. (2024). Wanprestasi Dalam Kontrak Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. *Jurnal Penelitian Hukum*, 5.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang(KUHD)*.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.*
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran..*
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.*