



## Tanggung Jawab Pengangkut Kapal Atas Rusaknya Barang Muatan Berdasarkan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan Laut

Putri Abdul Hamid<sup>a</sup>, Sofia Herlina<sup>b</sup>, Vinanti Putri Tilani<sup>c</sup>

<sup>a,b,c</sup> Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Maritim Raja Ali Haji, E-mail : [putri321hamid@gmail.com](mailto:putri321hamid@gmail.com),  
[sofiaherlina12@gmail.com](mailto:sofiaherlina12@gmail.com), [putritilani@gmail.com](mailto:putritilani@gmail.com)

### Abstract

*As an archipelagic country, Indonesia is inseparable from the process of transporting goods which of course greatly affects the smooth running of trade. Increasing public demand for transportation facilities has an impact on the development of development in the field of transportation. So as to encourage developments in the field of technology, transportation facilities and infrastructure, knowledge that studies transportation, and transportation law. In fulfilling his responsibilities, it is proper for the carrier to understand the procedures for transporting goods as stipulated in Articles 466-468 of the Criminal Code and Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. In the process of transportation at sea there are several principles, namely the principle of fault liability, the principle of responsibility based on presumption (presumption of liability), and the principle of absolute responsibility (absolute / strict liability). 2. The responsibility of the carrier for damage to goods realized through the provision of compensation in accordance with Article 477 of the Criminal Code and special provisions in Law No. 17 of 2008 concerning Shipping. In fact, there are still several problems regarding damage to the goods being transported so that an understanding is needed regarding the importance of the principle of responsibility for sea transportation. , this paper attempts to provide information on problems resulting from damage to goods transported based on the principle of maritime responsibility using normative juridical methods.*

**Keywords:** Freight, Responsibility, Ship

### Abstrak

Sebagai negara kepulauan, Indonesia tidak terlepas dari proses pengangkutan barang yang tentunya sangat mempengaruhi lancarnya suatu perdagangan. Meningkatnya kebutuhan transportasi banyak orang memengaruhi berkembangnya pembangunan pada aspek pengangkutan yang memicu berkembangnya teknologi serta fasilitas bidang transportasi serta hukumnya. Dalam memenuhi tanggung jawabnya, sudah selayaknya pengangkut mengerti mengenai prosedur pengangkutan barang sebagaimana yang diatur dalam Pasal 466-468 KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Terdapat sejumlah prinsip pada angkutan laut yaitu Prinsip pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan atau "liability based on fault", Prinsip pertanggungjawaban mutlak atau "*absolute/strict liability*" dan Prinsip pertanggungjawaban didasarkan atas praduga atau disebut juga "*Presumption of liability*". Tanggung jawab pengangkut mengenai barang yang rusak berbentuk pemberian kompensasi sebagaimana diatur lewat pasal 477 Kitab Undang-undang Hukum Dagang serta aturan khusus pada Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008. Nyatanya, masih saja terdapat beberapa permasalahan mengenai rusaknya barang yang diangkut sehingga perlunya pemahaman

mengenai pentingnya prinsip tanggung jawab pengangkutan laut. Berdasarkan hal itu, tulisan ini mencoba untuk memberikan informasi terhadap permasalahan akibat rusaknya barang yang diangkut berdasarkan prinsip tanggung jawab laut dengan menggunakan metode normatif.

**Kata Kunci :** Pengangkutan Barang, Tanggung jawab, Kapal

## PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia tentunya tidak terlepas dari yang namanya transportasi laut berupa kapal laut yang digunakan untuk menjangkau pulau-pulau dari Sabang sampai Merauke. Melalui transportasi laut berupa kapal, masyarakat dapat mengirimkan barang dagangan mereka ke wilayah-wilayah yang akan dituju. Berkembangnya bisnis dan ekonomi masyarakat tidak terlepas dari pengangkutan barang. Aspek ini tentu berpengaruh terhadap kelancaran dari sebuah transaksi dagang.

Senada dengan hal itu, Soekardono mengatakan bahwa “Perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik yang mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (penerima, pengirim, atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”.<sup>1</sup> Disisi lain, Purwosutjipto mendefinisikan bahwa “Perjanjian Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.<sup>2</sup> Pengangkutan bertujuan yakni memindah suatu barang ke tempat tujuannya dari tempat asalnya demi memberikan kemanfaatan dan efisiensi. Sedangkan tanggung jawab adalah suatu keadaan yang berkewajiban untuk menanggung, memikul tanggung jawab dan menanggung segala sesuatunya atau menanggung akibatnya.<sup>3</sup> Dalam memenuhi tanggung jawabnya sudah selayaknya pengangkut mengerti mengenai prosedur pengangkutan barang sebagaimana yang diatur dalam Pasal 466-468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 1 dan Pasal 38-41.

Tentunya sebelum melakukan suatu pengangkutan, khususnya pengangkutan barang dengan menggunakan kapal, sudah selayaknya kedua belah pihak yakni pengangkut dan pengirim barang terlebih dahulu membuat sebuah perjanjian agar tidak terjadi kerugian terhadap kedua belah pihak apabila terjadi hal-hal di luar dugaan (*Force Majeure*) maupun risiko karena faktor manusia yang mengakibatkan suatu barang yang diangkut itu rusak, hilang maupun musnah sehingga menyebabkan barang tersebut berkurang nilai ekonomisnya untuk dipasarkan.<sup>4</sup> Pengangkutan barang disebabkan adanya kontrak atau perjanjian dua belah pihak yang satunya ialah yang memberikan jasa pengangkutan dan satunya konsumen jasa tersebut. Berdasarkan eksistensi perjanjian tersebut maka terdapat pertanggungjawaban yang dibebankan kepada pihak penyedia jasa akan keselamatan dan keamanan kapal beserta muatan didalamnya

<sup>1</sup> R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia* (Jakarta: CV.Rajawali, 1997). Hlm 21

<sup>2</sup> Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia* (Jakarta: Djambatan, 1991). Hlm 23

<sup>3</sup> Khairunnisa, *Kedudukan, Peran Dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, (Medan: Pasca Sarjana, 2008). Hlm 32

<sup>4</sup> Djafat Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut, Cetakan Ke-2* (Jakarta: PIKH FHUP, 2011). Hlm 15

(termasuk barang yang diperjanjikan untuk diangkut) khususnya disaat berlayar sejalan dengan yang diatur dalam pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.<sup>5</sup>

Sebelum melakukan pengangkutan barang tentunya terdapat prinsip-prinsip tanggung jawab yang diatur dalam hukum pengangkutan yang mana prinsip tersebut harus dipahami oleh kedua belah pihak yakni pengirim barang dan pengangkut. Disisi lain, seringkali terjadi permasalahan antara perusahaan pengangkut dan penerima barang terhadap rusaknya barang kiriman yang diangkut oleh pengangkut sehingga pengangkut kadangkala tidak bertanggungjawab atas barang yang diangkutnya. Sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 40 Undang-Undang Pelayaran dijelaskan bahwa "(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".

Kemudian, dijelaskan pula dalam Pasal 41 Ayat (1) Undang-Undang Pelayaran jo. Pasal 181 Ayat (2) PP 20/2010 pada pokoknya menjelaskan bahwasanya "Tanggungjawab tersebut dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal", yang berbentuk:

1. Mati atau cederanya penumpang kapal;
2. Rusak, hilang atau Musnahnya barang muatan kapal yang diangkut;
3. Keterlambatan angkutan orang atau juga barang;
4. Kerugian pihak ketiga.

Dengan demikian pengangkut ataupun perusahaan angkutan harus berhati-hati terhadap barang yang diangkutnya. Batas tanggung jawab barang yang diangkut tentunya harus didasarkan pada kesepakatan antara kedua belah pihak sesuai dengan perjanjian yang dibuat. Perjanjian tersebut tentunya harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan harus memuat mengenai prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkutan di laut. Dengan dibuatnya kesepakatan antara kedua belah pihak dapat meminimalisir risiko terhadap gugatan ganti rugi oleh pengirim. Lalu bagaimanakah tanggung jawab pengangkut kapal atas rusaknya barang muatan berdasarkan prinsip tanggung jawab pengangkutan laut? Atas dasar itu, perlunya pemahaman terhadap prinsip prinsip tanggung jawab pengangkutan laut.

## METODE PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan oleh penulis ini merupakan penelitian normatif maksudnya penelitian normatif atau studi atas dokumen-dokumen yakni pencarian data yang sifatnya sekunder seperti dokumen legal pemerintahan atau buku, literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diangkat. Penulis juga menerapkan peraturan perundang-undangan yang ada sebagai teoritis serta disesuaikan dengan pelaksanaannya dalam masyarakat. Metode penelitian normatif mengutip pendapat Peter Mahmud Marzuki yang mengatakan bahwasanya "Penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, guna menjawab permasalahan hukum. Penelitian hukum normatif dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi (penilaian) dalam masalah yang dihadapi".<sup>6</sup> Dengan memakai pendekatan perundang-undangan atau

<sup>5</sup> Djafat Al Bram, *Diponegoro Law Review*, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012 Online Di [Http://Ejournal-S1.Undip.Ac.Id/Index.Php/Dlr](http://Ejournal-S1.Undip.Ac.Id/Index.Php/Dlr), vol. 1 (Jakarta, 2011). Hlm 16

<sup>6</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana, 2011). Hlm 32

"statue approach" serta studi atas bahan pustaka dengan mengkaji bahan hukum primer dan sekunder. Pendekatan undang undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.<sup>7</sup>

## PEMBAHASAN

Pada Pasal 468 KUHD, "terjadinya pengangkutan laut harus dituangkan dalam perjanjian yang melibatkan pemberi jasa angkutan dan pemakai jasa. Perjanjian diperlukan dalam hal ini agar ada hak dan tanggung jawab yang di timbulkan dari kedua belah pihak". Dokumen perjalanan ialah item wajib disertakan dalam perjanjian. Pihak yang berwenang merilis dokumen tersebut ialah pihak penyedia jasa angkutan serta nahkoda kapal sebagaimana yang diatur Pasal 505 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Saat proses mengangkut barang, penyedia jasa memiliki pertanggungjawaban akan keselamatan dan keamanan baik terhadap penumpang maupun barang yang mana keduanya harus diprioritaskan dan diutamakan. Sejumlah kasus berbentuk kemalangan atau kandasnya kapal, kematian atau terlukanya penumpang, kerusakan barang ialah sejumlah hambatan bagi jenis transportasi ini. Jika terjadi hal-hal tersebut, dipastikan menjadi tanggung jawab pihak penyedia layanan pengangkutan .

Salah satu hal yang wajib digaribawahi, pada pembangunan hukum bidang pengangkutan ialah berkaitan dengan pertanggungjawaban pihak angkutan terhadap penumpang dan barang yang diangkutnya, terkhusus saat terjadinya kecelakaan yang merugikan penumpang. Mengenai pertanggungjawaban tersebut, E. Saefullah Wiradipradja menyatakan bahwasanya "titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya terletak pada prinsip tanggung jawab (liability principle) yang diterapkan".<sup>8</sup>

### 1. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Secara Umum

Secara umum terdapat 3 buah prinsip pada hukum pengangkutan sebagai penentu pertanggungjawaban hukum pengangkut, yakni:<sup>9</sup>

a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault* atau *liabilitybased on fault principle*).

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan atau "*the based on fault atauliability based on fault principle*", dalam ajaran ini bahwasanya "dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkutan di dasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat". Prinsip ini dimuat dalam Pasal 1365 BW, yang sangat populer dikenal sebagai pasal perbuatan melawan hukum atau "*onrecht matigedaad*". Berdasarkan konsepsi pasal tersebut mewajibkan adanya suatu tindakan yang melanggar hukum yang bisa dituntut kompensasi, diantaranya:

- 1) Adanya perbuatan;
- 2) Adanya unsur kesalahan;
- 3) Adanya kerugian yang diderita;
- 4) Adanya hubungan klausalitas antara kesalahan dan kerugian.

<sup>7</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Predana Media Group, 2006). Hlm 54

<sup>8</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional* (Yogyakarta: Liberty, 1989). Hlm. 3

<sup>9</sup> Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional* (Bandung: Jakarta Raja Grafindo Persada, 2007). Hlm. 7

Berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yang dikatakan sebagai "perbuatan melanggar hukum" ialah "perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena sahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain". Maka bentuk pertanggungjawaban hukumnya ialah: "Pertanggungjawaban jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdata, Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdata dan Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1367 KUHPerdata".

b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga atau "rebuttable presumption of liability principle", "tergugat dianggap selalu salah kecuali bila ia bisa mengajukan bukti bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan". Jadi prinsip ini sejatinya mirip dengan prinsip sebelumnya, perbedaannya hanyalah pada beban pembuktiannya saja yang menjadi terbalik yakni dibebankan pada tergugat.

Pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah bisa dijumpai pada Pasal 468 yang menjelaskan bahwa: "Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu".

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*)

Prinsip pertanggungjawaban mutlak atau "no fault, atau strict liability, absolute liability principle". Menurut prinsip ini, bahwasanya "pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggung jawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada".

## 2. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Laut Atas Rusaknya Barang Muatan

Sebagaimana yang telah diuraikan dalam bagian sebelumnya Tanggung jawab ialah "keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya". Pertanggungjawaban ialah "suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang", hal ini sejalan dengan Pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Tanggung jawab pada ketentuan tersebut mengatur bahwasanya: "(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai

akibat pengoperasian kapal, berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau kerugian pihak ketiga. (b) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. (c) 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".

Melihat pada aturan di dalam pasal 41 ayat (3) bisa dipahami bahwasanya asa tanggung jawab dalam pasal 41 (1) UU Nomor 17 Tahun 2008, yakni "akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut". Jika pihak penyedia jasa angkutan tidak menjalankan aturan pasal tersebut, maka bisa diberikan sanksi yang diatur dalam Pasal 292 UU Nomor 17 Tahun 2008. Apabila perusahaan tersebut bisa memberikan bukti bahwasanya kejadian tersebut bukan kesalahan mereka, maka pihak penyedia dapat dibebaskan dari semua jenis tuntutan.

Kemudian, pihak penyedia jasa harus menjaminkan barang serta penumpang yang diangkut kepada pihak asuransi sebagaimana yang dijelaskan dalam peraturan perundang-undangan. Didasarkan pada deskripsi diatas, bisa dipahami definisi bahwasanya tanggung jawab pengangkut sebagaimana Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran ialah "akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut". Jika pengangkut tidak melaksanakannya, maka dibebankan padanya sanksi yang dimuat dalam Pasal 57 angka 52 yang bunyinya: "Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) yang mengakibatkan timbulnya kerugian pihak lain dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)."<sup>10</sup>

Dari sejumlah deskripsi mengenai prinsip diatas, prinsip yang sejalan dengan Undang-undang Pelayaran ialah prinsip "Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga". Pertanggungjawaban mengenai kerusakan barang yang disebabkan kesalahan pengangkut diwujudkan lewat pemberian kompensasi, sesuai dengan Pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pada Prosesnya, pihak tersebut mengklaim komponen dalam bentuk tertulis serta mengikutsertakan dokumen legal. Dalam Pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dimuat sejumlah aturan bahwasanya "pengirim atau penerima barang mempunyai hak untuk mengajukan klaim kepada pihak pengangkut yang berupa tuntutan ganti rugi yang biasanya dapat diselesaikan di pelabuhan pembongkaran barang antara pengangkut dengan penerima barang".<sup>11</sup>

Hal-hal yang perlu dilakukan oleh pemilik atau penerima barang diantaranya:

1. pengirim atau penerima barang menyertakan *Bill of Lading* muatan dalam pengajuan tuntutan ganti rugi.
2. setiap pengirim atau penerima barang berhak mendapat surat keterangan dari maskapai pelayaran atau pengangkut yang disebut "*Notice of Claim*". Biasanya pihak pengangkut mengeluarkan surat keterangan diantaranya : E.B (*except bewijs*) dan C.C.B (*claim constatetering bewijs*).

---

<sup>10</sup> Sendy Anantyo and Herman Susetyo, "Pengangkutan Melalui Laut" 1 (2012):Hlm.1-9.

- berdasarkan bukti-bukti tersebut, penerima barang memiliki hak untuk melakukan klaim kompensasi kepada pihak penyedia, yang isinya seperti: deskripsi tentang pengiriman barang, menunjukkan bukti tuntutan dan deskripsi ringkas tentang minus dari barang yang dikonstantir apabila pemeriksaan sudah dilaksanakan maka mengajukannya pada penyedia jasa, jumlah kompensasi yang diklaim serta deskripsi dasar mengenai perhitungan jumlah kompensasi yang dicantumkan dalam CCB.

Apabila telah mengajukan kompensasi, maka pihak penyedia jasa akan mengecek dan mengkaji tentang kerusakan barang. Disamping itu, pihak penyedia jasa angkutan juga wajib mengkaji surat tuntutan tersebut yakni jika tuntutan sudah kadaluwarsa atau belum dengan kurun waktu sethun setelah penyerahan barang. Pada Pasal 487 dan Pasal 3 ayat 6 "*The Hague Rules*" menyatakan bahwasanya "penagihan hak tuntutan hukum" atas penggantian kerugian harus dilakukan dalam 1 tahun sesudah penyerahan barang. Apabila pengangkut telah terbukti bersalah dalam kerusakan/kerugian barang tersebut maka pengangkut melakukan penggantian jumlah uang ganti rugi yang ditentukan atas peraturan yang tercantum pada konosemen. Namun, apabila tidak adanya keterangan harga barang di tempat tujuan, maka pengangkut akan mengganti kerugian atas dasar harga FOB, harga C & F dan harga CIF".

## SIMPULAN

Tanggung jawab pengangkut kapal secara umum menggunakan 3 prinsip yang menentukan tanggung jawab pengangkut yaitu atas dasar kesalahan, atas dasar praduga, dan juga atas dasar mutlak. Tanggung jawab yang dapat ditimbulkan akibat pengoperasian kapal yaitu berupa, kematian, musnah, dan keterlambatan angkutan penumpang, dan juga kerugian pihak ketiga. Prinsip yang digunakan sejalan dengan Undang-undang Pelayaran ialah "prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga" yang bisa diharuskan untuk bertanggungjawab jika dapat dibuktikan kesalahannya atas kejadian tersebut. Pertanggungjawaban mengenai kerusakan barang karena kesalahan penyedia jasa angkutan laut, diserahkan dalam bentuk kompensasi, sebagaimana Pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Berdasarkan prinsip petanggungjawaban pengangkutan barang yang sudah dibahas di atas, maka terhadap rusaknya barang angkutan selama perjalanan sebaiknya pengangkut tidak melepaskan diri dari tanggung jawab

## DAFTAR PUSTAKA

- Anantyo, Sendy, and Herman Susetyo. "Pengangkutan Melalui Laut" 1 (2012): 1-9.  
Djafat Al Bram. *DIPONEGORO LAW REVIEW*, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012 Online Di [Http://Ejournal-S1.Undip.Ac.Id/Index.Php/Dlr](http://Ejournal-S1.Undip.Ac.Id/Index.Php/Dlr). Vol. 1. Jakarta, 2011.  
Djafat Al Bram. *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut, Cetakan Ke-2*. Jakarta: PIKH FHUP, 2011.  
Khairunnisa. *Kedudukan, Peran Dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*. Medan: Pasca Sarjana, 2008.  
Kitab Undang Undang Hukum Dagang  
Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Predana Media Group, 2006.  
Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2011.

- Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan, 1991.
- R. Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: CV.Rajawali, 1997.
- Martono. *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional*. Bandung: Jakarta Raja Grafindo Persada, 2007.
- Wiradipradja, E. Saefullah. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty, 1989.
- Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran