

Proses dan prinsip pertanggung jawaban pengangkutan barang melalui laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Wenita Febrianti^{1*}, Rovi Ayu Nabila²

^{1,2} Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

e-mail: *wenitafebri28@gmail.com

Kata Kunci:

prinsip; tanggung jawab; angkutan laut

Keywords:

principles;
responsibilities; sea
transportation

ABSTRAK

Pengangkutan barang melalui laut merupakan bagian penting dalam upaya memajukan perekonomian bangsa Indonesia sebagai negara maritim. Hal tersebut dikarenakan pengangkutan barang melalui laut mempunyai kelebihan dibandingkan pengangkutan barang atau orang melalui jalur darat dan udara, diantaranya lebih sedikit dalam hal biaya dan dapat membawa penumpang atau barang dengan jumlah yang lebih besar. Namun pengangkutan barang melalui laut memiliki resiko yang cukup tinggi dalam proses pemuatan, pengantaran/pelayaran, dan pembongkaran barang, baik itu resiko kerugian, kerusakan, atau kehilangan. Guna melindungi pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pengangkutan melalui laut maka pemerintah mengatur aturan hukum tentang Pelayaran dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah metode penelitian studi pustaka. Data-data yang diperoleh dari studi pustaka selanjutnya dianalisis secara deskriptif untuk memperoleh gambaran terkait proses dan prinsip pertanggung jawaban angkutan barang melalui laut berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia. Pentingnya memahami prinsip dan pertanggung jawaban pengangkutan barang melalui laut bertujuan untuk melindungi konsumen dan juga penyedia jasa angkutan laut jika hal-hal yang tidak diinginkan terjadi selama proses pengangkutan barang melalui laut masih belum selesai.

ABSTRACT

Transporting goods by sea is an important part of efforts to advance the Indonesian economy as a maritime country. This is because transporting goods by sea has advantages compared to transporting goods or people by land and air, including lower costs and being able to carry a larger number of passengers or goods. However, transporting goods by sea carries quite high risks in the process of loading, delivering/shipping and unloading goods, including the risk of loss, damage or loss. In order to protect the parties involved in sea transportation activities, the government regulates legal regulations regarding shipping in Law Number 17 of 2008. The research method used in this article is the literature study research method. The data obtained from the literature study was then analyzed descriptively to obtain an overview of the process and principles of responsibility for transporting goods by sea based on the Laws of the Republic of Indonesia. The importance of understanding the principles and responsibilities of transporting goods by sea aims to protect consumers and sea transport service providers if undesirable things happen during the process of transporting goods by sea.

Pendahuluan

Kapal ataupun angkutan laut lainnya menjadi salah satu bentuk transportasi angkutan barang, orang, atau benda yang beroperasi di perairan dan masih banyak



This is an open access article under the [CC BY-NC-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/) license.

Copyright © 2023 by Author. Published by Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

beroperasi di Indonesia. Transportasi laut tersebut menjadi salah satu faktor penting untuk membantu pertumbuhan ekonomi Negara Indonesia, terlebih Indonesia merupakan negara maritim. Seperti diketahui wilayah Indonesia 70% merupakan lautan sedangkan daratan hanya 30% (Sukamto, 2017). Hal tersebut tentu menunjukkan bahwa perairan Indonesia menjadi salah satu faktor utama pertumbuhan ekonomi Indonesia, baik dari hasil laut itu sendiri maupun fungsi laut sebagai penghubung antar suatu daerah dengan daerah lain melalui transportasi laut. Letak Indonesia yang berada di antara dua samudera, yaitu samudera Hindia dan Samudera Pasifik juga menjadikan Indonesia sebagai salah satu wilayah dilalui pelayaran Internasional. Hal tersebut memberikan nilai tambah terhadap potensi laut di Indonesia sebagai salah satu sumber pemasukan, pendapatan dan penghasilan negara melalui kegiatan penggunaan jasa transportasi atau pengangkutan barang melalui laut.

Hatta, dkk. (2021) mendefinisikan pengangkutan melalui laut sebagai suatu perjanjian antara pihak yang mempunyai kapal atau alat angkut laut sebagai penyedia jasa angkutan dengan pihak yang akan memakai jasa untuk melakukan pengangkutan melalui jasa penyeberangan pulau. Pemanfaatan pengangkutan barang melalui jalur laut menjadi pilihan yang lebih efisien dibandingkan dengan jalur pengangkutan lainnya (udara dan darat). Hal tersebut disebabkan sekalipun waktu yang dibutuhkan untuk mengangkut barang atau orang lebih lama jika menggunakan transportasi laut, namun biaya yang dibutuhkan lebih sedikit dan dapat membawa penumpang atau barang dengan jumlah besar (Sukamto, 2017). Hal tersebut menunjukkan bahwa mode transportasi air atau laut masih menjadi bagian penting dalam kegiatan pengangkutan, khususnya pengangkutan barang.

Dalam prosesnya pengangkutan barang melalui jalur laut tentu memiliki resiko atau kerugian yang dapat terjadi, baik itu terjadi karena kesalahan manusia atau karena faktor alam. Resiko tersebut dapat terjadi kapan pun, baik pada saat proses pemuatan barang, pada saat pelayaran, ataupun proses pembongkaran. Guna menjaga barang angkutan dalam keadaan baik sampai ke tujuan atau pemiliknya, maka diperlukan peraturan hukum yang ketat dan terperinci yang mengikat pihak-pihak terkait dalam proses dan prinsip pertanggung-jawaban selama proses pengangkutan barang melalui laut tersebut masih berjalan. Salah satu dasar hukum yang mengatur penyelenggaraan dan pengusahaan pengangkutan melalui laut dituangkan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang tersebut mencantumkan aturan hukum yang berlaku untuk pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pengangkutan melalui laut, diantaranya perusahaan pelayaran, perusahaan penunjang pengangkutan laut dan pelabuhan agar bertanggung jawab atas proses pengangkutan melalui laut.

Salah satu bentuk pertanggung jawaban terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkut melalui pelayaran atau pengangkutan melalui laut diatur dalam Pasal 41 dalam UU Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. Hal tersebut diatur guna memberikan rasa aman bagi pengguna jasa transportasi laut di Indonesia. Berdasarkan pembahasan tersebut di atas maka artikel ini membahas proses dan prinsip pertanggung jawaban angkutan barang melalui laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008.

Jenis penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah riset kepustakaan (*library research*). Pembahasan terkait hipotesis-hipotesis yang ada dalam artikel terkait proses dan prinsip pertanggung jawaban angkutan barang melalui laut dijawab menggunakan sumber data yang tersedia, baik melalui kajian pustaka pada buku, jurnal, atau Undang-undang. Studi pustaka dalam artikel ini difokuskan untuk mengkaji dan menganalisis proses dan prinsip pertanggung jawaban angkutan barang melalui laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 menggunakan pendekatan yuridis normatif. Data-data yang diperoleh selanjutnya dianalisa menggunakan metode analisis deskriptif untuk memperoleh hasil yang dapat digunakan sebagai bahan masukan untuk membuat penjelasan terkait proses dan prinsip pertanggung jawaban angkutan barang melalui laut berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008.

Pembahasan

Tata Cara Penyelenggaraan Angkutan Laut

Dalam pendistribusian barang melalui laut, banyak pihak yang terlibat didalamnya. Pihak pengangkutan mengacu pada badan hukum yang menunjang hak dan kewajiban dalam pengangkutan yang sah (Hashim, 2005). Berikut beberapa pihak yang menyelenggarakan hukum di bidang angkutan laut, diantaranya: pertama, pengangkut atau penyedia jasa angkutan adalah pihak yang wajib memberikan jasa di bidang pengangkutan barang dan berhak menerima pembayaran biaya pengangkutan sesuai kontrak. Pihak konsumen atau pengguna jasa pengangkutan adalah pihak yang berdasarkan perjanjian harga wajib membayar biaya pengangkutan untuk menerima jasa pengangkutan atas barang yang dikirimkan pihak ketiga

Pengguna jasa angkutan bukanlah barang yang dikirimkan, melainkan konsumen jasa angkutan. Ketiga pihak ini merupakan persyaratan wajib yang harus dicantumkan dalam setiap perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Selain pihak-pihak tersebut, hal yang tidak kalah pentingnya dalam pengangkutan barang adalah adanya kontrak pengangkutan.

Subekti menyatakan bahwa perjanjian adalah suatu peristiwa dimana dua orang berjanji untuk saling menepati janjinya (Subekti, 1979). Dalam Pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum (KUH) Perdata, yang dimaksud dengan perjanjian adalah perbuatan yang dengannya seorang atau lebih mengikatkan dirinya dengan seorang atau lebih orang lain. Dengan kata lain, kontrak pengangkutan adalah suatu peristiwa dimana seseorang mewajibkan orang lain untuk membawa sesuatu melalui laut karena ia telah berjanji untuk itu, sedangkan orang lain juga mewajibkan dia melakukan sesuatu dengan membawa sesuatu melalui laut. yang akan kami laksanakan.

Bentuk kompensasi (upah) Kontrak pengangkutan adalah suatu kontrak dimana pengangkut berjanji untuk melaksanakan pengangkutan penumpang atau barang dengan aman dari suatu tempat tertentu ke tujuan tertentu, pengirim serta penumpang berjanji untuk menanggung biaya pengangkutan tersebut (Abdul, 2008). Yang dimaksud dengan kontrak pengangkutan adalah bahwa kontrak pengangkutan merupakan suatu hak bersama antara pengangkut (penyedia jasa angkutan) dan pengirim penumpang dan/atau barang (pengguna jasa angkutan), yang mana masing-

masing pihak menyetujui kewajibannya dan hak ini menunjukkan bahwa ia memiliki.

Kontrak pengangkutan menimbulkan adanya hak dan kewajiban baik bagi pengangkut maupun pengirim barang. Perusahaan ekspedisi bertanggung jawab mengatur transportasi dan menjamin keselamatan barang dan orang mulai dari penerimaan hingga perjalanan dan kedatangan di tempat tujuan (Purwosutjipto, 1995).

Kewajiban pengangkut berdasarkan Hukum Maritim meliputi: Pengangkut angkutan air wajib mengangkut orang dan barang, khususnya surat, sesuai dengan kontrak pengangkutan. Kontrak pengangkutan dibuktikan pada tiket penumpang dan dokumen muatan barang. Pasal 38 UU Pelayaran menyatakan tidak ada perlakuan diskriminatif terhadap pengguna jasa sesuai syarat dan ketentuan, Manifes kapal wajib memuat dokumen bill of lading atau bill of lading.

Dalam melaksanakan angkutan laut, terdapat beberapa dokumen maritim yang menjadi syarat kelancaran dan keselamatan pengangkutan barang dan penumpang di laut yaitu:

1. Manifes kapal adalah suatu dokumen yang menunjukkan semua jenis dan jumlah barang yang terlibat dalam proses pelayaran suatu kapal.
2. Bill of lading atau bill of lading adalah bukti adanya kontrak angkutan laut atau tanda terima kiriman barang kepada pengirim (Purba, 1997).
3. Polis asuransi atau biasa disebut polis asuransi adalah asuransi yang melindungi barang-barang yang diangkut terhadap risiko terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan di laut.
4. Faktur komersial atau faktur komersial. Merupakan dokumen berisi formulir yang dibuat oleh eksportir yang menunjukkan mutu barang, harga barang, syarat-syarat penggunaan dan penjualan, sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
5. Surat keterangan asal. Karakter yang menunjukkan asal produk dan tujuan pengangkutannya, Tujuan utamanya adalah untuk membebaskan barang-barang tertentu dari keringanan bea masuk dengan membuktikan bahwa barang tersebut diproduksi di negara pengekspor.
6. Daftar berat dan media adalah dokumen atau daftar yang menunjukkan berat dan ukuran suatu produk.
7. Packing list merupakan dokumen yang biasa digunakan pada saat perjalanan darat untuk menunjukkan isi kotak dan barang yang ada di dalam kotak (Hutabarat, 1989).
8. Sertifikat analisis (sertifikat inspeksi) menunjukkan komposisi bahan kimia yang terkandung dalam produk untuk menentukan apakah bahan kimia yang terkandung dalam produk berbahaya ketika mengekspor item, inilah tujuan dari sertifikat.

Izin angkutan laut diatur dalam Pasal 27 UU Pelayaran. Pemerintah telah mengesahkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang mengubah beberapa ketentuan UU Pelayaran. Pasal 27 diubah dengan Pasal 57 (5).

Dalam pasal tersebut, "Untuk dapat melakukan kegiatan pengangkutan di perairan, setiap warga negara Indonesia atau suatu perusahaan harus memperoleh izin usaha." Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan (a) Pelabuhan terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu dan digunakan sebagai tempat berlabuh, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang, serta sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan dunia usaha.

Kapal berupa terminal dan tempat berlabuh kapal memiliki fasilitas keselamatan kapal dan kegiatan pendukung pelabuhan, serta lokasi pengangkutan antara berbagai moda transportasi dan transportasi internal.

Pengertian pelabuhan meliputi: berkaitan dengan kelancaran, aman dan tertib arus kapal, penumpang dan/atau muatan, keselamatan dan keamanan maritim, serta pelaksanaan fungsi pelabuhan sebagai tempat pergerakan di dalam dan/atau antar sarana pengangkut; Semuanya disertakan. Hal ini juga berkontribusi terhadap peningkatan perekonomian nasional dan lokal. Penataan ruang wilayah akan terus kita perhatikan. Peran sentral bongkar muat barang dalam angkutan laut tidak lepas dari peran tenaga kerja bongkar muat yang sangat mendukung proses kelancaran keselamatan barang. Suatu perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban antara para pengangkut dan barang atau penumpang yang diangkut merupakan kunci terlaksananya proses pengangkutan barang secara baik dan benar, tanpa menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak, sampai barang tersebut sampai di tempat tujuan (Abdulkadir, 2008). Manajemen transportasi biasanya mencakup lima tahap kegiatan:

1. Tahap persiapan

Pada tahap ini penumpang atau pengirim melakukan pembayaran sesuai dengan biaya pengangkutan dan memproses dokumen pengangkutan serta dokumen lain yang diperlukan, dan pengangkut menyediakan alat pengangkutan pada tanggal dan waktu yang disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang diterbitkan.

2. Tingkat pengisian daya

Pada tahap ini, pengirim dapat menyerahkan barangnya kepada perusahaan penanganan dan memuatnya ke dalam angkutan yang telah disiapkan.

3. Fase pengangkutan

Merupakan fase dimana pengangkut mengirimkan barangnya sampai ke tujuan sesuai dengan syarat dan ketentuan yang disepakati dalam kontrak.

4. Tahap pembongkaran

Langkah pertama pada tahap ini adalah pembongkaran barang, setelah itu diserahkan kepada penerima barang pembongkaran. Perusahaan bongkar kemudian akan membongkar barang di lokasi yang telah disepakati.

5. Fase resolusi

Merupakan fase yang ada ketika konflik dalam kegiatan pengangkutan melalui laut terjadi. Kegagalan pengirim dalam membayar, kerusakan barang pada saat pengiriman, semuanya mengakibatkan tuntutan ganti rugi yang menjadi tanggung jawab para pihak

sesuai dengan ketentuan kontrak. UU Kelautan mengatur penerapan asas *cabotage*, yaitu kewajiban menggunakan kapal berbendera Indonesia untuk angkutan laut negara.

Asas *cabotage* tersebut tertuang dalam Pasal 8 UU Pelayaran yang mengatur bahwa kegiatan pelayaran dalam negeri yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional harus dilakukan di bawah bendera Indonesia dan diawaki oleh awak kapal yang berkewarganegaraan Indonesia. Komentar Hukum Kelautan menyatakan bahwa asas *cabotage* dilaksanakan dengan memberdayakan transportasi laut nasional untuk memajukan industri pelayaran.

Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Laut Berdasarkan UU Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

Kelancaran pengoperasian dan keselamatan kapal merupakan hal penting yang harus sangat diperhatikan. Hukum maritim menyatakan bahwa nakhoda adalah pemimpin kapal yang mewakili penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan dan ketertiban kapal, navigasi, dan muatan. Nakhoda juga harus memenuhi persyaratan proses pelatihan dan pendidikan serta dinyatakan layak.

Nakhoda juga berhak mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melakukan penyelamatan, terutama dengan menyimpang dari jalur yang telah ditetapkan atau mengambil tindakan lain yang diperlukan. Selama pelayaran, nakhoda wajib tetap berada di kapal, kecuali dalam keadaan terjadi kekerasan atau keadaan darurat yang dapat membahayakan nyawa atau keselamatan. Jika terjadi kecelakaan laut, nakhoda adalah orang terakhir yang meninggalkan kapal.

Pasal 40 dan 41 UU Pelayaran mengatur bahwa penyedia jasa angkutan atau pengangkut bertanggung jawab atas musnahnya, kehilangan atau kerusakan barang selama pengangkutan dan perjalanan.

Tanggung jawab ini mencakup cedera atau kematian penumpang, kehancuran atau kehilangan muatan, dan keterlambatan atau kerugian pada pihak ketiga. Apabila kami dapat membuktikan bahwa kejadian-kejadian di atas bukan disebabkan oleh kelalaian kami, maka kami dibebaskan dari segala tuntutan. Selanjutnya, kami berkewajiban untuk mengasuransikan barang dan personel yang kami angkut kepada agen resmi kami sesuai dengan peraturan hukum.

Dari penjelasan di atas jelaslah bahwa tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 (1) Undang-Undang Maritim timbul karena pengoperasian kapal dan bahwa pengangkut juga wajib menjamin tanggung jawab itu. Apabila pengangkut tidak memenuhi ketentuan Pasal 41 Ayat 3 UU Pelayaran di atas, maka akan dikenakan sanksi berdasarkan Pasal 292 UU Pelayaran.

Namun Pasal 57 No. 52 diubah sebagai berikut: Barangsiapa yang tanggung jawabnya tidak dijamin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat 3 dan menimbulkan kerugian pada pihak lain, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan paling banyak denda Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Ketentuan umum lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut (*carrier liability*) terdapat pada pasal 468 KUHD, pasal tentang tanggung jawab pengangkut yang mempunyai akibat penting bagi pengangkut. Selanjutnya pasal Kitab Undang-

undang Hukum Dagang mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh lambatnya penyerahan barang yang diangkut, dan tanggung jawab pengangkut ditentukan oleh Pasal Peraturan Den Haag 1924 (1).

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab jika terbukti bahwa kecelakaan itu bukan disebabkan oleh kelalaianya sendiri. Hal ini ditegaskan dalam hukum positif Indonesia atau Peraturan Hamburg tahun 1978. Prinsip-prinsip tanggung jawab berdasarkan Undang-Undang Transportasi adalah sebagai berikut: Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan, prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, dan prinsip tanggung jawab mutlak.

Dari beberapa penjelasan asas di atas jelas bahwa asas yang berlaku dalam hukum maritim adalah asas dugaan tanggung jawab. Jika tanggung jawab atas kejadian tersebut terbukti, siapa yang dapat dimintai pertanggungjawaban? Bila barang itu rusak karena kelalaian pengangkut, tanggung jawab ditentukan melalui tata cara ganti rugi berdasarkan Pasal 472 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Proses ini melibatkan pihak yang terkena dampak mengajukan klaim tertulis dengan dokumentasi yang sah. Pasal 472 KUHD mengatur bahwa pengirim atau penerima barang berhak menuntut ganti rugi terhadap pengangkut, dan tuntutan ganti rugi pada umumnya antara pengangkut dan penerima barang, yang diselesaikan di pelabuhan.

Berikut yang harus dilakukan oleh penerima barang: Pertama, pengirim atau penerima produk melampirkan invoice pada saat mengajukan klaim kerusakan. Kedua, pengirim atau penerima barang berhak menerima keterangan dari pengangkut yang dikenal dengan "pemberitahuan kerusakan". Biasanya, operator menerbitkan sertifikat yang berisi E.B (tidak termasuk Bewijs) dan C.C.B (*Claim Constituting Bewijs*). Ketiga, berdasarkan bukti-bukti di atas, penerima barang berhak mengajukan tuntutan ganti rugi (*claim*) kepada pengangkut, yang antara lain memuat keterangan mengenai penyerahan barang, penunjukan seorang bukti klaim. Hanya jika telah dilakukan pemeriksaan, pengangkut akan diberikan penjelasan singkat tentang cacat pada barang yang dikirim, besarnya ganti rugi yang diperlukan dan penjelasan tentang dasar penghitungan besaran ganti rugi yang ditentukan dalam CCB.

Setelah pengirim mengirimkan pemberitahuan kerusakan kepada pengangkut, pengangkut memeriksa dan memeriksa barang apakah ada cacat/kerusakan. Selain itu, pengangkut harus meninjau surat pengaduan untuk melihat apakah pengaduan tersebut jatuh tempo dalam waktu satu tahun setelah pengiriman barang.

Berdasarkan Pasal 487 dan (6) Pasal III, Peraturan Den Haag mengatur bahwa pemulihan hak atas kompensasi atas "hak hukum" harus dilakukan dalam waktu satu tahun setelah penyerahan barang. Apabila pengangkut terbukti bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang, maka pengangkut harus mengembalikan uang ganti rugi yang besarnya ditentukan menurut ketentuan yang tercantum dalam tagihan. Namun jika tidak ada informasi harga produk di tempat tujuan, pihak pengangkut akan mengganti kerugian Anda berdasarkan harga FOB, harga C dan F, serta harga CIF.

Kesimpulan dan Saran

Dalam pengangkutan penumpang atau barang melalui laut terdapat beberapa pihak yang terlibat: pengangkut, pengirim barang, dan penerima barang. Perlu dicatat bahwa selain para pihak, kontrak pengangkutan barang juga dibuat antara para pihak.

Proses penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut terdiri dari beberapa tahapan yaitu tahap persiapan, tahap pemuatan, tahap pengangkutan, tahap pembongkaran dan tahap akhir. Apabila mengatur pengangkutan barang melalui laut, pembayaran biaya pengangkutan harus terlebih dahulu dilakukan setelah adanya kesepakatan antara pengirim dan pihak pengirim barang.

Untuk menjamin barang agar selamat sampai tujuan, pemerintah mewajibkan hal tersebut melalui Undang-Undang Kelautan Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 26 Pasal dan UU No 11 Tahun 2020 Pasal 57 Pasal 28 tentang Penciptaan Lapangan Kerja. Dengan kata lain, keselamatan suatu kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian, dan sertifikat keselamatan kapal dikeluarkan oleh pemerintah pusat.

Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut diatur dalam Pasal 40 dan 41 Undang-undang Pelayaran Nomor Tahun 2008 Nomor 17, apabila pengangkut barang dapat membuktikan adanya kerusakan atau kehancuran bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka pihak pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab.

Pengangkutan barang bukan tanggung jawabnya. Pasal 477 KUHD mengatur bahwa pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan kedatangan barang. Kerusakan barang menjadi tanggung jawab pengangkut berdasarkan Pasal 472, Pasal Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Daftar Pustaka

- Abdulkadir. M (2008). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Hatta, M., Mochtar, D. A., & Ghufron, M. (2021). Prinsip tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan laut di Indonesia. *Bhirawa Law Journal*, 2(1), 45-52.
<https://doi.org/10.26905/blj.v2i1.5853>
- Hutabarat, R. (1989). *Transaksi Ekspor Impor*. Jakarta: Erlangga.
- Purba, H. (2005). *Hukum Pengangkutan Di Laut Prespektif Teori Dan Praktek*. Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Purba, R. (1997). *Angkutan Muatan Laut 2*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Purwosutjipto, H.M.N. (2000). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*. Jakarta: Djambatan.
- Purwosutjipto. (1991). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*. Jakarta: Djambatan.
- Siregar, H. B. (1993). *Kapita Selekta Hukum Laut Dagang*. Medan: Fakultas Hukum USU.
- Soegijatna, T. (1995). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Renika Cipta.
- Subekti, R. (1979). *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa.

Sukamto. (2017). Pengelolaan potensi laut indonesia dalam spirit ekonomi Islam: Studi terhadap eksplorasi potensi hasil laut Indonesia. *MALIA: Jurnal Ekonomi Islam*, 9(1), 35-62. <https://jurnal.yudharta.ac.id/v2/index.php/malia/article/view/881>