

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Dalam bahasa Indonesia, pelabuhan umumnya dapat diartikan sebagai suatu daerah perairan yang terlindung, baik alamiah maupun buatan, yang dapat digunakan sebagai tempat singgah kapal-kapal dan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, orang, maupun hewan dan yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana untuk mendukung kegiatan usahanya. dengan fasilitas terminal yang terdiri dari tempat berlabuh, gudang, dan area penyimpanan lain tempat kapal memindahkan muatannya.

Menurut Suyono, definisi pelabuhan adalah sebuah area yang mencakup wilayah daratan dan perairan yang ada di sekelilingnya dengan batas-batas jelas, berfungsi sebagai lokasi bagi aktivitas pemerintahan dan ekonomi. Tempat ini digunakan untuk kapal bersandar, serta melakukan proses pengangkatan dan penurunan penumpang dan/atau pemindahan barang, dilengkapi dengan sarana keselamatan pelayaran dan aktivitas pendukung pelabuhan, serta berfungsi sebagai lokasi peralihan transportasi yang bersifat intra dan intermoda.¹³

¹³ Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV, Jakarta.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 Ayat 14 menyebutkan bahwa:¹⁴

“Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.”

Selain itu, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 Ayat 16 juga menyebutkan bahwa:¹⁵

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.”

2. Fungsi Pelabuhan

Umumnya fungsi Pelabuhan sebagai tempat untuk berlabuhnya kapal dan sebagai terminal transfer barang dan penumpang, hal tersebut

¹⁴ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

¹⁵ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

merupakan fungsi Pelabuhan sebagai *interface*. Selain itu terdapat fungsi Pelabuhan sebagai *link*, *gateway*, dan *industry entity*

a. Tempat Pertemuan (*Interface*)

Pelabuhan adalah tempat dimana dua jenis transportasi utama, yaitu darat dan laut bertemu, serta berbagai kepentingan yang saling terhubung. Barang yang dibawa oleh kapal akan dibongkar dan dipindahkan menggunakan kendaraan darat seperti truk dan kereta, sedangkan barang yang diangkut oleh kendaraan darat seperti truk dan kereta akan dibongkar dan dimasukkan ke dalam kapal.¹⁶ Maka dari itu, pelabuhan menjadi lokasi yang melibatkan banyak kepentingan, sehingga terdapat bebrbagai lembaga yang mendukung aktivitas yang terjadi di pelabuhan, seperti bank yang mendukung kegiatan pelayaran serta ekspor dan impor.

b. Gapura atau Gerbang (*Gateway*)

Pelabuhan berperan sebagai pintu gerbang masuk ke suatu negara. Warga domestik dan barang milik warga non-domestik yang memiliki hubungan ekonomi dan masuk ke suatu negara melewati pelabuhan. Sebagai pintu gerbang masuk ke suatu negara, citra suatu negara sangat ditentukan oleh kualitas pelayaran, kelancaran, dan kebersihan pelabuhan. Selain itu pintu gerbang pada fungsi Pelabuhan tentunya diatur juga dalam hukum yang berlaku dari

¹⁶ Gultom, E. (2009). Hukum Pengangkutan Laut. *Jakarta: Literata Lintas Media*. hlm 109

negara Dimana Pelabuhan tersebut berada, seperti halnya peraturan bea cukai, imigrasi, dan karantina.¹⁷

c. Entitas Industri

Pertumbuhan industri yang fokus pada ekspor menjadikan peran pelabuhan menjadi sangat vital. Keberadaan pelabuhan membantu industri dalam mengirimkan barang dan mengimpor bahan baku menggunakan kapal. Oleh karena itu, pelabuhan telah berevolusi menjadi sebuah industri yang unik, menjadi pusat bisnis bagi beragam jenis perusahaan, mulai dari sektor transportasi, perbankan, perusahaan penyewaan alat, dan lain-lain.¹⁸

d. Mata Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan elemen dalam sistem transportasi. Berbagai jenis transportasi berkumpul di pelabuhan. Pelabuhan menjadi salah satu unsur penting dalam transportasi darat dan laut. Manusia dan barang yang menggunakan transportasi dengan kereta api dapat diangkut dengan kapal dalam sistem transportasi tersebut.¹⁹ Oleh karena itu, akses jalan raya, rel kereta api, dan jalur dari dan ke bandara menjadi sangat diperlukan bagi sebuah pelabuhan.

3. Alur Kegiatan Kapal di Pelabuhan

Berikut merupakan proses kegiatan kapal di Pelabuhan, antara lain:

a. Kedatangan Kapal (*Arrival*)

¹⁷ Ibid, hlm 109

¹⁸ Ibid, hlm 109

¹⁹ Ibid, hlm 110

Pada tahap ini sebelum kapal memasuki Kawasan kolam Pelabuhan, kapal akan melakukan Drop Anchor terlebih dahulu. Pihak kapal akan melakukan laporan kedatangan kapal yang dikirimkan kepada pihak-pihak terkait dalam proses shipment (proses pengiriman barang dari tempat satu ketempat lainnya) untuk berkoordinasi membawa kapal ke dalam kolam pelabuhan. Hal ini dilakukan karena kepastian posisi kapal karena banyaknya kegiatan labuh di berbagai titik Pelabuhan.

b. Proses Naik Pandu

Setelah awak kapal mendapat informasi bahwa kapal akan berlabuh pada waktu dan jam yang ditentukan, maka awak kapal akan menyiapkan mesin dan mengnagkat jangkar. Setelah tiba di titik tempat kapal berlabuh, pandu akan menaiki kapal untuk mengambil alih navigasi dan menentukan rute yang harus diambil kapal. Hal ini dilakukan karena kondisi dan informasi rute pelayaran di pelabuhan menjadi tanggung jawab pihak pandu.

c. Proses Penyandaran

Setelah melewati jalur pelayaran, tugas pandu akan digantikan oleh kapal tunda yang akan membantu proses penambatan kapal ke dermaga untuk memperlancar proses mooring. Saat kapal hendak berlabuh, seluruh awak kapal sudah siap di posisinya masing-masing. Secara umum, tim mooring akan bersiaga di posisi di mana tali ditambatkan di setiap ujung tiang pembatas. Perlu adanya koordinasi yang jelas dalam proses penambatan yang dilakukan oleh

awak kapal dan tim mooring. Agar aktivitas tambatan kapal berjalan cepat, maka diawali dengan menambatkan tali pertama kemudian dilanjutkan dengan tali berikutnya yang ada di bagian belakang kapal.

d. Pemeriksaan

Setelah kapal berlabuh, kapten atau pihak kapal akan menginformasikan waktu sandar dengan menyebut *first line, all made fast*, dan *gangway down* kepada pihak-pihak terkait agen, pemilik kapal, dan penyewa. Di sisi lain, dalam area pelabuhan, awak kapal menurunkan tangga agar pihak karantina imigrasi, bea cukai, dan otoritas pelabuhan dapat naik ke kapal. Selain itu, dokumen atau sertifikat yang perlu diserahkan oleh pihak kapal untuk diperiksa mencakup *First Line, All Made Fasted, Gangway Down, Free Pratique, dan Port Official On Board*

e. Persiapan Keberangkatan

Pada tahap persiapan keberangkatan, diperlukan juga pemeriksaan pada keseimbangan kapal dengan mempertimbangkan jumlah penumpang dan muatan, Koordinasi ulang dengan otoritas pelabuhan untuk mendapatkan izin berlayar, dan Pengumuman kepada penumpang terkait prosedur keselamatan.

4. Dermaga

Dermaga merupakan bagian dari Pelabuhan yang dirancang sebagai tempat berlabuh bagi kapal untuk memuat dan membongkar muatan, menaikkan dan menurunkan penumpang, atau melakukan kegiatan lain

yang terkait dengan pelayaran. Dermaga biasanya terhubung dengan daratan dan dilengkapi dengan fasilitas seperti tiang penahan, dan peralatan bongkar muat.

Secara umum, dermaga dibedakan berdasarkan konstruksinya dan fungsinya. Dermaga secara konstruksi seperti dermaga tiang pancang, dan dermaga grativasi. Dermaga berdasarkan fungsinya misalnya, dermaga penumpang, dan dermaga barang. Dalam konteks Pelabuhan penyeberangan, dermaga dilengkapi dengan fasilitas *moveable bridge* atau *ramp door* untuk melancarkan dan memudahkan kendaraan naik turun dari kapal.

Dermaga termasuk dalam bagian yang sangat vital dari infrastruktur Pelabuhan dikarenakan beroperasi secara langsung untuk menentukan kapasitas layanan Pelabuhan terhadap kapal yang datang dan pergi. Apabila terdapat kerusakan pada dermaga akan mengganggu operasional Pelabuhan secara signifikan.

B. Tinjauan Umum Tentang Wanprestasi

1. Pengertian Wanprestasi

Secara terminologi wanprestasi berasal dari bahasa Belanda “wanprestatie” yang artinya prestasi atau kewajiban dalam perjanjian tidak terpenuhi. Wanprestasi merupakan suatu keadaan Dimana salah satu pihak yang terkait dalam suatu perjanjian tidak memenuhi, terlambat, atau melakukan perbuatan kewajibannya yang tidak sesuai

dengan isi perjanjian tersebut.²⁰ Dalam konsep Hukum, Wanprestasi merupakan suatu kelalaian debitur atas kewajibannya sebagaimana telah disepakati dalam perjanjian bersama.

Wanprestasi telah diatur dalam Pasal 1238 KUHPerdara yang berbunyi:

“Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.”

Berdasarkan dasar hukum tersebut, Subekti mengungkapkan bahwa jika debitur tidak melaksanakan apa yang telah diperjanjikan, maka ia melakukan wanprestasi.²¹ Wanprestasi dapat timbul dari perbuatan yang disengaja maupun tidak disengaja. Apabila timbul suatu keadaan dalam pelaksanaan perjanjian Dimana debitur tidak melaksanakan kewajibannya, maka debitur diwajibkan untuk Ganti rugi.²² Selain itu, Salim HS juga menyatakan bahwa Wanprestasi adalah suatu situasi yang terjadi karena kelalaian atau kesalahannya, sehingga debitur tidak bisa menjalankan kewajibannya seperti yang telah diatur dalam perjanjian,

²⁰ Nur Azza Morlin Iwanti and Taun, “Akibat Hukum Wanprestasi Serta Upaya Hukum Wanprestasi Berdasarkan Undang-Undang Yang Berlaku,” *The Juris* 6, no. 2 (2022): 361–351, <https://doi.org/10.56301/juris.v6i2.601>.

²¹ Sedyo Prayogo, “Penerapan Batas-Batas Wanprestasi Dan Perbuatan Melawan Hukum Dalam Perjanjian,” *Jurnal Pembaharuan Hukum* 3, no. 2 (2016): 280, <https://doi.org/10.26532/jph.v3i2.1453>.

²² Nadya Aurelia Salsabila, “Pelaksanaan Perjanjian Akibat Terjadinya Wanprestasi Karena Pandemi Covid-19: Studi Perbandingan Di Indonesia Dan Malaysia,” *Lex Patrimonium* 2, no. 1 (2023): 12, <https://scholarhub.ui.ac.id/lexpatriAvailableat:https://scholarhub.ui.ac.id/lexpatri/vol2/iss1/12>.

hal tersebut dilakukan secara sadar dan tanpa keadaan yang memaksa, dapat disimpulkan bahwa wanprestasi yaitu tidak terpenuhinya atau lalai dalam melaksanakan kewajibannya yang sebagaimana diatur dalam perjanjian bersama.²³

Menurut Yahya Harahap, Wanprestasi merupakan tindakan di mana kewajiban tidak dipenuhi tepat waktu atau dilaksanakan dengan cara yang tidak sesuai dengan kesepakatan, sehingga menimbulkan kewajiban bagi debitur untuk membayar atau memberikan ganti rugi, atau dengan adanya wanprestasi, pihak lainnya berhak untuk membatalkan kesepakatan.²⁴

2. Unsur-Unsur Wanprestasi

agar suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai wanprestasi, terdapat unsur-unsur penting yang harus dipenuhi. Unsur-unsur ini saling berkaitan dan menjadi dasar dalam menentukan ada tidaknya pelanggaran perjanjian.

e. Adanya perjanjian yang sah

Keberadaan perjanjian yang sah antar para pihak, perjanjian ini biasanya ditungkan dalam bentuk tertulis. Perjanjian merupakan dasar hukum yang mengikat untuk melaksanakan suatu kewajiban

²³ Alyani Mahfuzh, Kholis Roisah, and Adya Paramita Paramita Prabandari, "Wanprestasi Dalam Perjanjian Jual Beli Kios (Studi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Kupang Nomor 18/PDT.G/2016/PN.KPG)," *Notarius* 14, no. 2 (2021): 681–93, <https://doi.org/10.14710/nts.v14i2.43720>.

²⁴ Kristiane Paendong and Herts Taunaumang, "Kajian Yuridis Wanprestasi Dalam Perikatan Dan Perjanjian Ditinjau Dari Hukum Perdata," *Yuridis*, 2019, 1–7, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/41642>.

sesuai dengan kesepakatan.²⁵ Perjanjian juga harus sesuai dengan pasal 1320 KUHPerdota yang isinya yaitu terkait dengan syarat sah perjanjian, antara lain, kesepakatan para pihak, kecakapan, suatu hal tertentu, sebab yang halal.²⁶

f. Melanggar perjanjian

Menurut Subekti, Debitur bisa dianggap melakukan wanprestasi jika

- 1) Tidak melaksanakan kewajiban yang telah disepakati
- 2) Melaksanakan kewajiban tetapi tidak sesuai dengan yang seharusnya
- 3) Melaksanakan kewajiban tidak sesuai dengan jangka waktu yang diperjanjikan, dan
- 4) Melakukan tindakan yang dilarang berdasarkan kesepakatan kontrak yang telah disepakati.²⁷

g. Kelalaian

Unsur ini menegaskan bahwa wanprestasi harus disebabkan oleh kelalaian debitur, hal tersebut sesuai dengan pasal 1238 KUHPerdota yang berbunyi:

“Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.”

²⁵ Muhammad Riandi, Nur Ridwan, and Yana Sukma Permana, “PERJANJIAN” VI, no. 2 (2022): 441–51.

²⁶ Paendong and Taunaumang, “Kajian Yuridis Wanprestasi Dalam Perikatan Dan Perjanjian Ditinjau Dari Hukum Perdata.”

²⁷ Renata Christha Auli, “Bunyi Pasal 1243 KUH Perdata Tentang Wanprestasi,” <https://www.hukumonline.com/klinik/a/bunyi-pasal-1243-kuh-perdata-tentang-wanprestasi-lt65dc608264499/>, February 26, 2024.

h. Timbulnya kerugian

Kerugian yang dapat timbul karena wanprestasi berupa:

- 1) Biaya: pengeluaran tambahan yang harus dikeluarkan oleh kreditur akibat wanprestasi
- 2) Kerugian: kehilangan atau kerusakan yang diderita oleh kreditur
- 3) Bunga: kehilangan keuntungan yang seharusnya didapatkan oleh kreditur

Hal tersebut merupakan hal yang dapat dituntut oleh kreditur, sebagaimana sudah disebutkan dalam pasal 1246 KUHPerdara, bahwa

“Biaya, Ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut kreditur, terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualian dan perubahan yang disebut di bawah ini.”

3. Akibat Hukum Wanprestasi

Wanprestasi merupakan suatu keadaan Dimana salah satu pihak dalam suatu perjanjian tidak melaksanakan atau terlambat untuk memenuhi kewajibannya sebagaimana yang telah disepakati. Akibat hukum yang terjadi dalam hal tersebut, pihak yang lalai diwajibkan untuk memberikan penggantian berupa kerugian, biaya, dan bunga. Akibat hukum wanprestasi tersebut telah dijelaskan dalam Pasal 1239 KUHPerdara yang menyebutkan bahwa

“Tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu wajib diselesaikan dengan memberikan penggantian biaya, kerugian, dan bunga, bila debitur tidak memenuhi kewajibannya”

Maksud dari penggantian biaya adalah kompensasi atas sejumlah uang yang telah dibayar oleh salah satu pihak. Selanjutnya, makna dari penggantian rugi adalah pengembalian atas kerugian yang diakibatkan oleh kelalaian pihak debitur atau yang tidak memenuhi kewajibannya.

4. Upaya Penyelesaian Wanprestasi

Dalam Upaya penyelesaian Wanprestasi dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu Penyelesaian Litigasi dan Penyelesaian Non-Litigasi

a. Penyelesaian Litigasi

Sengketa bisa diselesaikan oleh pihak-pihak yang terlibat melalui proses hukum atau lembaga pengadilan yang resmi. Dalam situasi ini, masalah tersebut akan dikelola oleh seorang hakim di dalam sebuah sidang. Pengadilan dibentuk oleh Mahkamah Agung dan institusi peradilan lainnya, seperti Pengadilan Umum, Pengadilan Agama, Pengadilan Militer, Pengadilan Tata Usaha Negara, dan Mahkamah Konstitusi.²⁸

Keunggulan dari menyelesaikan perselisihan melalui jalur litigasi yaitu keputusan hakim memiliki kekuatan hukum yang jelas dan bersifat final, yang menentukan posisi pihak mana yang menang

²⁸ Rosita Rosita, “ALTERNATIF DALAM PENYELESAIAN SENGKETA (LITIGASI DAN NON LITIGASI),” *Al-Bayyinah* 1, no. 2 (December 2017): 99–113, <https://doi.org/10.35673/al-bayyinah.v1i2.20>.

atau kalah (*win or lose*). Selain itu, jika pihak yang kalah tidak mau melaksanakan isi putusan, pengadilan dapat memaksakan pelaksanaannya (eksekusi).²⁹

b. Penyelesaian Non-Litigasi

Penyelesaian sengketa non-litigasi merupakan salah satu mekanisme alternatif penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Pasal 1 angka 10 UU ini mendefinisikan penyelesaian sengketa alternatif sebagai “tata cara penyelesaian sengketa atau perselisihan melalui cara di luar pengadilan berdasarkan kesepakatan para pihak, antara lain melalui negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli.”³⁰

Metode ini menawarkan beberapa keuntungan dibandingkan litigasi, seperti proses yang lebih cepat, biaya yang lebih rendah, dan kerahasiaan yang lebih besar. Pasal 6 ayat 2 Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 juga menegaskan bahwa penyelesaian sengketa melalui arbitrase atau Alternatif Penyelesaian Sengketa dilakukan berdasarkan kesepakatan tertulis para pihak yang bersengketa, yang dikenal dengan klausul arbitrase atau perjanjian arbitrase.³¹

²⁹ Pahrudin Azis, Muhamad Kholid, and Nasrudin Nasrudin, “Perbandingan Lembaga Penyelesaian Sengketa: Litigasi Dan Non-Litigasi,” *Qanuniya : Jurnal Ilmu Hukum* 1, no. 2 (December 2024): 11–21, <https://doi.org/10.15575/qanuniya.v1i2.896>.

³⁰ Rosita, “ALTERNATIF DALAM PENYELESAIAN SENGKETA (LITIGASI DAN NON LITIGASI).”

³¹ Rengga Kusuma Putra et al., *Efektivitas Penyelesaian Sengketa Secara Non Litigasi*, n.d.

Dalam Pasal 1 Undang-Undang No. 30 Tahun 1999, bentuk penyelesaian sengketa nonlitigasi meliputi negosiasi, mediasi, dan konsiliasi. Dalam proses ini, pihak yang berkonflik diberi kebebasan untuk memilih mediator atau konsiliator yang dipercaya untuk membantu menemukan solusi terbaik.

Keuntungan pendekatan ini adalah lebih fleksibel dan berfokus pada penyelesaian konflik secara damai, sehingga menjaga hubungan baik antara pihak-pihak yang berkonflik. Sebagai alternatif sukarela, Alternatif Penyelesaian sengketa menawarkan para pihak ruang untuk mencapai kesepakatan yang adil tanpa keterlibatan pengadilan formal.

C. Tinjauan Umum Tentang Pertanggung Jawaban

1. Pengertian Pertanggung Jawaban

Definisi tanggung Jawab secara bahasa diartikan sebagai suatu keadaan wajib bertanggung jawab terhadap apa pun yang terjadi yang dapat mengakibatkan seseorang dituntut, dituduh, atau diperkarakan. Ia juga dapat menjadi hak yang berfungsi sebagai penerimaan beban yang timbul akibat perilaku seseorang terhadap pihak lain.³² Jika dilihat dari sudut pandang hukum, tanggung jawab merupakan suatu bentuk konsekuensi seseorang akibat dari perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.³³

³² Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, 2006, hlm 106

³³ Soekidjo Notoatmojo, Etika dan Hukum Kesehatan, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm 62

Menurut Soegeng Istanto, pertanggung jawaban merupakan kewajiban untuk memberikan suatu bentuk jawaban atas semua hal yang telah terjadi dan kewajiban untuk memulihkan kerugian keadaan kembali seperti semula.³⁴

Menurut Hans, tanggung jawab berkaitan erat dengan kewajiban, namun keduanya tidaklah sama. Kewajiban ini muncul karena adanya hukum yang mendorong dan mengatur apa yang harus dilakukan oleh subjek hukum. Subjek hukum yang memiliki kewajiban harus menjalankan hal tersebut sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Jika kewajiban tidak dipenuhi, akan ada konsekuensi. Konsekuensi yang dimaksud adalah terkait dengan pelaksanaan aturan hukum, agar subjek hukum dapat melaksanakan kewajibannya dengan benar. Menurut Hans, subjek hukum yang dikenai sanksi adalah “bertanggung jawab” atau bertanggung jawab secara hukum atas pelanggaran tersebut.³⁵

Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat dikategorikan bahwa tanggung jawab timbul karena terdapat ketentuan hukum yang memaksakan kewajiban kepada subjek hukum disertai dengan konsekuensi bilamana kewajiban itu tidak dipenuhi. Tanggung jawab tersebut dapat pula dikategorikan sebagai tanggung jawab hukum karena tanggung jawab tersebut timbul dari perintah kaidah hukum/perundang-undangan dan konsekuensi yang didapat sudah berdasarkan dengan

³⁴ F. Soegeng Istanto, *Hukum Internasional*, Penerbitan UAJ, Yogyakarta, 1994, hlm 77

³⁵ Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, Terjemah, Raisul Muttaqien, *Teori Hukum Murni: Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*, Cetakan Keenam, Bandung: Penerbit Nusa Media, 2008, hlm. 136.

sanksi yang ada dalam ketentuan hukum yang berlaku, dengan demikian tanggung jawab yang dilakukan oleh subjek hukum merupakan tanggung jawab hukum.

2. Macam-Macam Tanggung Jawab dalam Hukum

Terdapat beberapa teori yang terdapat dalam tanggung jawab yang bisa digunakan, yaitu:

a. Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Kesalahan (*Fault Liability*)

Dalam hal ini jika pihak pengangkut melakukan kesalahan atau kelalaian dalam tugas pelaksanaan kegiatan pengangkutan, maka mereka pengangkut diwajibkan untuk bertanggung jawab.³⁶

Penjelasan hal tersebut didasarkan pada Pasal 1365 KUHPer yang berbunyi:

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”

Serta beban pembuktian diharuskan ada pada pihak yang dirugikan, hal tersebut sudah dijelaskan dalam Pasal 1865 KUHPer yang berbunyi:

“Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.”

³⁶ Gultom, E. (2009). Hukum Pengangkutan Laut. Jakarta: Literata Lintas Media. hlm 29

b. Praduga Bahwa pengangkut Selalu Dianggap Bertanggung Jawab
(*Presumption of Liability*)

Berdasarkan prinsip ini, pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi akibat proses pengangkutan. Namun, jika pengangkut bisa menunjukkan bahwa pihak pengangkut tidak bersalah dan tidak berbuat kelalaian, maka mereka bisa bebas dari kewajibannya untuk membayar kompensasi. Dalam situasi ini, beban untuk membuktikan bukan pada penumpang, tetapi ada pada pengangkut. Ini berarti pengangkut harus menunjukkan bahwa pengangkut tidak bersalah dan tidak lalai. Sementara itu, pihak yang mengalami kerugian hanya perlu menunjukkan bukti tentang kerugian yang dialaminya.³⁷

c. Praduga Bahwa pengangkut Selalu Tidak dianggap Bertanggung Jawab (*Presumption of Non Liability*)

Berdasarkan prinsip ini, bukan berarti pengangkut selalu dianggap sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi selama kegiatan pengangkutan. Dalam kondisi tersebut, penumpang diharuskan untuk membuktikan klaim berdasarkan kesepakatan pengangkutan. Prinsip ini berlaku untuk barang yang ditangani secara langsung oleh penumpang itu sendiri.³⁸

d. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

³⁷ Ibid, hlm 29

³⁸ Ibid, hlm 29

Sesuai dengan prinsip ini, pihak pengangkut memiliki tanggung jawab secara penuh atas semua kerugian yang terjadi karena proses pengangkutan. Dengan berdasar para prinsip tanggung jawab tanpa syarat, tidak ada kewajiban untuk membuktikan, yang berarti pengangkut tidak bisa menghindar dari tanggung jawabnya. Oleh karena itu, secara hukum terlepas dari ada atau tidaknya kesalahan, pengangkut diharuskan untuk bertanggung jawab kepada penumpang.³⁹

e. Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation of Liability*)

Berdasarkan prinsip ini Pengangkut memiliki kewajiban untuk membayar ganti rugi kepada pihak yang dirugikan, namun terdapat parameter dalam tanggung jawabnya untuk membayar ganti rugi.⁴⁰

³⁹ Gultom, E. (2009). Hukum Pengangkutan Laut. Jakarta: Literata Lintas Media. hlm 30

⁴⁰ Ibid, hlm 30