



TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT MENGENAI PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

Harto

Universitas Trisakti, Jakarta, Indonesia

Email: harto@trisakti.ac.id

Abstrak:

Pengangkutan laut merupakan sarana paling penting sebagai alat penghubung antara pulau yang satu dengan pulau yang lain di Indonesia yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan. Kewajiban dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang dari mulai diterimanya sampai dengan diserahkan kepada penerima. Dari kewajiban inilah timbul tanggung jawab dari pengangkut. Karena pengangkut harus menjaga keselamatan barang yang diangkutnya maka segala sesuatu yang mengganggu keselamatan barang yang diangkutnya adalah tanggung jawab pengangkut. Penelitian mengenai tanggung jawab pengangkut ini menggunakan metode penelitian yang bersifat deskriptif analitis, sementara tipe penelitiannya merupakan tipe penelitian normatif. Penelitian mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut ini dimaksudkan menjawab permasalahan mengenai sistem tanggung jawab yang dipergunakan oleh pengangkut serta dasar-dasar hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut tersebut. Hasil penelitian dari penulis menunjukkan bahwa sistem tanggung jawab pengangkut serta pembatasannya pada tidak terlepas dari ketentuan-ketentuan yang ada dalam KUHD khususnya pasal 468 KUHD serta aturan-aturan yang ada dalam konosemen yang dikeluarkan.

Kata Kunci: Tanggung Jawab Pengangkut, Pengangkutan Barang melalui Laut.

Abstract:

Sea transportation is the most important means of connecting one island to another in Indonesia, most of which consists of water. The obligation of the Carrier is to organize the transportation and maintain the safety of the Goods from the time they are received until they are handed over to the Recipient. From this obligation arises the responsibility of the carrier because the carrier must maintain the safety of the goods he transports, so everything that interferes with the safety of the goods he transports is the responsibility of the Carrier. This research on the responsibility of the Carrier uses a descriptive analytical research method, while the type of research is a normative research type. This research on the responsibility of the Carrier in the Transportation of Goods by the Sea is intended to answer problems regarding the system of responsibility used by the Carrier and the legal basis governing the Responsibility of the Carrier. The results of the research from the author show that the carrier's responsibility system and its restrictions cannot

be separated from the provisions contained in the KUHD, especially Article 468 of the KUHD and the rules contained in the Bill of Lading.

Keywords: *Carrier's Responsibility, Carriage of the Goods by the Sea.*

PENDAHULUAN

Pada zaman modern ini tidak ada satupun negara yang dapat hidup mengasingkan diri dari dunia luar. Masing-masing negara memerlukan hubungan dan perdagangan satu dengan yang lainnya. Hubungan dan perdagangan antar negara yang efisien akan sangat membantu isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis. Dalam kaitan untuk mengatasi hambatan tersebut, sebuah sistem transportasi yang efisien dapat menjadi salah satu solusi yang sangat efektif. Oleh karena itu, setiap negara membutuhkan jaringan transportasi yang memadai secara menyeluruh sebagai sarana untuk mengalirkan barang dan orang, terutama di dalam batas wilayah nasional. Kebutuhan suatu negara atas suatu jaringan transportasi antar negara memungkinkan sumber daya yang ada di bumi ini tersedia bagi masyarakat. Hampir 95% kegiatan distribusi barang dan jasa dilakukan melalui laut karena lebih menguntungkan dibandingkan pengangkutan melalui darat ataupun udara dikarenakan pengangkutan barang melalui laut tersebut dapat memuat barang dalam volume yang besar dengan biaya yang murah (Kusumawati, 2023).

Ada beberapa macam sarana angkutan yang dapat dipergunakan dalam mengadakan hubungan dagang antar satu daerah dengan daerah yang lain ataupun Negara yang satu dengan negara yang lain, yaitu:

- A. Sarana angkutan melalui darat; terbagi dalam:
 - 1. Angkutan Jalan Raya (baik yang menggunakan kendaraan bermotor maupun kereta api)
 - 2. Angkutan Sungai
- B. Sarana angkutan melalui udara
- C. Sarana angkutan melalui laut

Dari ketiga sarana pengangkutan tersebut diatas maka memegang yang peranan sangat penting dalam dunia perdagangan adalah penyelenggaraan pengangkutan melalui laut baik dalam perdagangan yang bersifat nasional maupun internasional (Kusumawati, 2022). Dalam melakukan pengangkutan laut untuk mengangkut barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya, terdapat risiko yang harus dihadapi sepanjang waktu karena adanya bahaya yang dapat mengancam keselamatan barang yang diangkut. Bahaya-bahaya tersebut antara lain adalah:

- 1. Perils Of The Seas, yaitu bahaya yang terkait langsung dengan karakteristik laut itu sendiri dan tidak terjadi setiap hari, tidak terduga, dan terjadi secara kebetulan, seperti cuaca buruk, tabrakan, kandas, taufan dan sebagainya.
- 2. Perils On The Seas, yaitu bahaya yang mungkin terjadi pada saat berada di laut seperti kebakaran, peledakan dan sebagainya.

3. *Extraneous Risk*, yaitu bahaya-bahaya yang tidak termasuk dalam dua kategori diatas seperti misalnya pencurian, pembongkaran, tidak dikirimkan oleh penjual, pecah, rusak dan sebagainya.

Pengangkutan itu sendiri menurut Purwosutjipto adalah Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana si 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 (Hasyim, 2023). Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Sedangkan sifat dari perjanjian pengangkutan adalah timbal balik, artinya kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim masing-masing kewajibannya sendiri-sendiri (Hatta et al., 2021). Suatu perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana salah satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi untuk membayar ongkosnya (Shidarta, 2018). Angkutan laut yang mempergunakan kapal laut melibatkan dua pihak yaitu pengirim barang sebagai pihak yang akan mengirimkan barang dengan pengangkut sebagai pihak yang akan mengirimkan barang dengan pengangkut sebagai pihak yang akan mengangkut barang tersebut. Kedua pihak tersebut dalam mengadakan perjanjian pengangkutan barang tentu tidak hanya dengan menggunakan kesepakatan saja melainkan untuk menjamin kepastian hukum diadakan perjanjian tertulis mengenai pengangkutan barang tersebut. Dengan diadakannya perjanjian tertulis antara pengirim dengan pengangkut barang tersebut maka timbulah suatu perikatan antara pengirim dan pengangkut tersebut (NOVAN, 2019). Definisi umum perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak yang lainnya (pengirim atau penerima barang, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut (Kusumawati, 2023).

Dengan adanya perikatan antara Pengangkut dan Penerima barang tersebut maka timbulah kewajiban dari pengangkut yaitu mengirimkan barang ke suatu tempat yang sudah ditentukan serta menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak diterima sampai saat diserahkan dan dari kewajiban inilah timbul Tanggung Jawab dari Pengangkut yaitu pengangkut akan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian bila terjadi kerusakan terhadap barang yang diangkut selama dalam pengangkutan. Jadi selama barang itu berada dalam kekuasaannya, pengangkut wajib menjaga keselamatan barang tersebut agar tidak rusak, hilang maupun berkurang isinya (Kusumawati, 2019).

Jika semua dokumen pengangkutan yang diperlukan sudah selesai disiapkan maka akhirnya barang diangkut menuju pelabuhan tujuan sebagaimana disebut dalam perjanjian pengangkutan. Selama dalam perjalanan kapal laut sering menghadapi berbagai resiko, baik resiko yang terjadi akibat perbuatan alam maupun akibat perbuatan manusia. Semua ini akan

menyangkut terhadap pembatasan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi suatu kerusakan atau kerugian pada barang-barang yang diangkutnya (DANANG, 2018).

Dokumen-dokumen pelayaran dalam negeri dapat digolongkan ke dalam beberapa jenis, menurut penggunaan serta keperluannya. Beberapa dokumen yang umum dipakai atau dikenal yaitu antara lain: Freight Contract, Shipping Permit, Dock receipt, Dock Sheets/Tally Sheets, Stowage Plan, Manifest, Landing Order, Delivery Order/DO, Certificate of Non Delivery dan Certificate of Damage, serta Bill of Lading/Konosemen .

Salah satu dokumen penting dalam dokumen pengapalan adalah Bill of Lading/Konosemen karena dokumen ini berfungsi sebagai bukti penerimaan barang dan dokumen angkutan yang dapat membuktikan perjanjian pengangkutan barang antara pengirim dan pengangkut. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa konosemen berfungsi sebagai bukti kesepakatan untuk melakukan pengangkutan melalui laut. Dalam konosemen pengangkut menyatakan bahwa ia bertanggung jawab untuk mengangkut barang ke tempat tujuan yang telah ditentukan dan klausul-klausul tentang penyerahan barang juga disertakan dalam konosemen tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan ini tersirat dalam konosemen. Ini sesuai dengan definisi konosemen dalam Pasal 506 KUHD yaitu: “Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada orang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan”.

Konosemen dibuat berdasarkan kesepakatan pengangkutan, dimana dokumen tersebut menunjukkan bahwa pengirim telah menyerahkan barang yang akan diangkut dan penerima berhak menerima barang tersebut dari pengangkut. Oleh karena itu, konosemen berfungsi sebagai bukti yang sah (Anantyo & Herman Susetyo, 2012). Apa yang terdapat dalam konosemen sebagian besar mencerminkan isi dari perjanjian pengangkutan .

Tugas pengangkut meliputi pengaturan pengiriman dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai dari saat diterima dari pengirim hingga diserahkan kepada penerima. Jadi pengangkut bertanggung jawab atas segala hal yang dapat membahayakan keselamatan barang yang diangkut dan merugikan pengirim atau penerima. Oleh karena itu, pengangkut bertanggung jawab untuk menanggung semua kerugian yang timbul selama masa pengangkutan barang tersebut.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kasus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Saat melakukan perjalanan, sebuah kapal dapat mengalami berbagai kemungkinan bahaya baik yang disebabkan oleh kondisi laut itu sendiri maupun oleh tindakan manusia. Jika kapal berlayar di laut lepas atau high seas, risiko dan variasi bahaya yang dihadapi akan semakin

meningkat. Dari sekian banyak macam bahaya dan resiko yang dapat dihadapi oleh kapal di laut itu, ada sebagian yang dapat diduga sebelumnya serta dapat diperhitungkan bahwa bahaya itu akan mengancam atau akan terjadi dan kalau terjadi berapa besar kekuatannya, sifatnya, di kawasan mana akan berlalu, ke arah mana dan lain-lain. Pesawat-pesawat peramal cuaca dapat dengan ketepatan tinggi memperhitungkan terjadinya badai, siklon dan lain-lain pada suatu wilayah di lautan, lalu peramalan itu disebarluaskan kepada pihak-pihak yang berkepentingan melalui alat telekomunikasi modern. Dengan adanya peringatan (warning) akan terjadinya badai dan lain-lain, kapal yang akan melewati kawasan lintasan bencana tersebut dapat mengambil tindakan pengamanan seperlunya, misalnya berlayar memutar atau berlindung di suatu pulau terpencil, menunggu sampai keadaan aman atau badai telah berlalu (Santri, 2018).

Di samping bahaya yang sudah dapat diperhitungkan tersebut diatas, terdapat lebih banyak lagi bahaya yang tidak dapat diduga atau diramalkan sama sekali bahwa bahaya itu akan terjadi, sehingga nahkoda kapal tidak dapat mengambil tindakan pengamanan yang perlu untuk menghindarkan diri dari bencana tersebut. Juga masih terdapat kemungkinan terjadinya bahaya-bahaya laut yang tidak terjangkau oleh pesawat peramal cuaca modern.

Berhubung dengan adanya kemungkinan dialaminya bencana oleh kapal yang sedang melakukan pelayaran mengangkut muatan itu, orang telah menetapkan aturan-aturan yang bertujuan untuk memberikan pembatasan-pembatasan yang pasti tentang siapa yang harus memikul kerugian kalau terjadi suatu kerusakan atau kerugian yang terjadi terhadap kapal, atau kerusakan dan kerugian yang terjadi atas muatan, ataupun keduanya.

Pengangkut bertanggung jawab atas barang yang rusak, hilang, atau musnah sejak barang diterima dari pengirim atau pemilik barang. Tanggung jawab ini merupakan bagian dari perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang, dan diatur dalam Pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 mengklarifikasi kembali tanggung jawab ini dengan menyatakan bahwa pengangkut wajib memberikan ganti rugi atas kerusakan, kehilangan, atau kerusakan barang yang diangkut sebagai berikut:

1. Tanggung jawab seperti yang dimaksud dalam pasal 40 dapat timbul sebagai akibat dari pengoperasian kapal, yaitu berupa :
 - a) kematian atau lukanya penumpang;
 - b) musnah, hilang, atau rusaknya barang;
 - c) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang; atau
 - d) kerugian pihak ketiga.
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian yang disebutkan dalam ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d tidak disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan di perairan, maka perusahaan tersebut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Perusahaan angkutan di perairan diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sesuai dengan ayat (1) dan juga harus memenuhi persyaratan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan. .

Sedangkan dasar hukum tanggung jawab pengangkut menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) adalah:

1. Basis of Liability (Dasar tanggung jawab pengangkut)
 - a. Pasal 468 ayat (2) KUHD, dijelaskan bahwa pengangkut wajib mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian mengalami kerusakan atau kehilangan.

b. Pasal 477 KUHD dijelaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena keterlambatan diserahkan barang-barang yang diangkut.

2. Limitation of Liability (Pembatasan Nilai Tanggung Jawab Pengangkut)

Pasal 470 KUHD memaparkan mengenai janji-janji yang dibuat untuk membatasi kewajiban pengangkut dan tidak memberikan pengangkut keleluasaan untuk melepaskan diri dari tanggung jawab, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa ia telah berusaha sebaik mungkin dalam merawat dan memperbaiki alat angkutan, serta melakukan pengangkutan sesuai dengan kesepakatan, jika kerugian yang terjadi disebabkan oleh cacat pada alat pengangkutan tersebut.

3. Notice of Claim (Jangka waktu penerimaan atau pengajuan klaim)

Pasal 517 huruf (k) KUHD dijelaskan tentang penyaksian klaim untuk penyerahan barang dari sekoci-sekoci atau perahu-perahu di lambung kapal harus dilakukan pada waktu pembongkaran, sedangkan untuk penyerahan di gudang, barang-barang harus diterima dan disaksikan bersama, tentang adanya kerusakan maupun kekurangan dalam jangka waktu 2 X 24 jam sesudah pembongkaran kapal terakhir, kecuali hari raya dan hari minggu dan kecuali oleh penerima barang dapat dibuktikan sebaliknya bahwa penyaksian bersama untuk barang yang diterima dari gudang tersebut tidak dapat dilakukan, seperti muatan yang telah tertindih oleh muatan lain.

4. Jangka Waktu Pengajuan Klaim

Pasal 487 KUHD dijelaskan tentang tuntutan hukum untuk mendapatkan ganti rugi harus dimajukan dalam waktu satu tahun sejak barang itu diserahkan atau sejak barang itu sedianya diserahkan dan pada pasal 477 KUHD dijelaskan bahwa pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena keterlambatan penyerahan barang. Apabila barang-barang yang diangkut terlambat sampai di tempat tujuan karena kelalaian atau kesalahan pengangkut, maka pengangkut tidak diharuskan memberikan ganti rugi apabila keterlambatan itu terjadi karena hal-hal yang berada diluar kekuasaan pengangkut kecuali dapat dibuktikan sebaliknya.

Kalau kita lihat Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), kita akan mendapati Pasal 468 (ayat 1) yang berbunyi:

“Persetujuan mengangkut mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkutnya sejak diterimanya sampai diserahkan”.

Dalam ketentuan ini sama sekali tidak dijelaskan atau ditegaskan di manakah penerimaan dan penyerahan muatan itu dilakukan, yaitu apakah di gudang laut, di samping kapal, pada sling dan sebagainya, ataukah bahwa penyerahan muatan itu dapat atau boleh dilakukan di suatu tempat yang terletak di luar pelabuhan. Sedangkan kalau kita amati ketentuan yang mengatur materi yang sama dalam The Hague Rules 1924, kita akan mendapati suatu ketentuan yang jelas dan tegas tentang saat dimulai dan saat diakhirinya tanggung jawab pengangkut terhadap barang yang diangkutnya.

Pasal 1 (Article I), huruf E The Hague Rules 1924 berbunyi sebagai berikut: CARRIAGE OF GOODS covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship. (Pengangkutan barang meliputi suatu jangka waktu sejak saat pemuatan barang sampai saat barang dibongkar dari kapal). Jelasnya, saat barang dimuat di pelabuhan pemuatannya, sampai barang yang bersangkutan dibongkar dari kapal yang sama, di pelabuhan tujuannya.

Hal-hal yang kita telah bicarakan diatas adalah baru mengenai batas tanggung jawab pengangkut (*carrier's period of responsibility*); mengenai materi tanggung jawabnya sendiri, pada umumnya terdapat kesamaan antara peraturan yang berlaku di Indonesia dengan ketentuan-ketentuan yang diterapkan dalam Konvensi Internasional, karena banyak pasal KUHD yang mengatur masalah yang sama, yaitu pasal 470 KUHD dan seterusnya, sudah disesuaikan dengan ketentuan *The Hague Rules*.

Seperti yang sudah diuraikan diatas, dalam pelayaran samudera dianut sistem pertanggungjawaban sesuai dengan konvensi *The Hague Rules* yang pada pokoknya membatasi tanggung jawab pengangkut hanya mulai dari tackle kapal dimana muatan disangkut pada proses pemuatan sampai pada proses pembongkaran muatan yang bersangkutan ke dan dari kapal yang mengangkutnya. Secara spesifik, Konvensi ini menetapkan bahwa pengangkut baru akan bertanggung jawab terhadap muatan yang diangkut di atas kapalnya mulai dari saat muatan tersebut diangkat menggunakan sling/tackle di pelabuhan pemuatan hingga dilepaskan dari sling/tackle yang sama di pelabuhan tujuan.

Uraian di atas adalah mengenai muatan yang dimuat dan dibongkar menggunakan derek atau kran kapal, sedangkan kalau muatan dibongkar/dimuat dengan menggunakan shore crane atau floating crane atau mobile crane dan alat bongkar muat di luar kapal lainnya, tanggung jawab pengangkut dimulai/diakhiri saat muatan melintasi ship's railing (pagar pengaman pada tepi kapal).

Mengenai hal ini kita dapat mengutip syarat pengangkutan sebuah perusahaan pelayaran pengangkutan samudera yang diterjemahkan sebagai berikut: Jangka Waktu Pertanggungjawaban Pengangkut Pengangkut bertanggung jawab atas barang selama proses pengangkutan, yang dimulai saat barang dimuat ke kapal dan berakhir ketika barang tersebut dibongkar dari kapal. Tanggung jawab pengangkut juga mencakup tindakan yang dilakukan sebelum dan setelah proses pengangkutan (Santri, 2018).

Barang-barang dibawah pengawasan pengangkut atau orang-orang yang bekerja kepadanya sebelum pemuatan dan sesudah pembongkaran, baik yang diangsur ke dan atau dari kapal; atau yang sedang menunggu pengapalan, sudah ditarik ke darat, ditimbun, diletakkan di tempat tertentu, berada di pesawat pengangkut atau sedang dalam proses pindah kapal untuk perjalanan sebagian atau seluruhnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengirim muatan. Pengangkut tidak akan bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan apapun yang disebabkan oleh faktor apapun (Yustisia, 2014).

Perusahaan-perusahaan di Indonesia yang mengusahakan trayek pelayaran samudera umumnya mencantumkan syarat-syarat tentang *period of responsibility* seperti yang dikutip diatas dimana syarat-syarat tersebut ditetapkan berdasarkan ketentuan-ketentuan *The Hague Rules*. Ketentuan-ketentuan dalam *The Hague Rules* itu sendiri secara keseluruhan merupakan sistem pertanggungjawaban yang tetap relevan dengan konstelasi angkutan samudera sekarang dan pada masa-masa selanjutnya, karena dapat melindungi kepentingan semua pihak yang berhubungan hukum dalam suatu pengangkutan muatan dengan kapal laut. Khususnya mengenai ketentuan batas tanggung jawab pengangkut – *ex tackle responsibility* – merupakan suatu ketentuan pembagian tanggung jawab yang tegas, yang membagi tanggung jawab pengangkut sebagai pengangkut dan pihak-pihak lain yang ikut serta dalam kegiatan pengangkutan di laut itu, tetapi bukan sebagai pengangkut. Mereka ini, yaitu freight forwarder,

stevedor, dan lain-lain memang benar ikut serta dalam kegiatan shipping, tetapi tanggung jawab mereka terbatas hanya sampai atau mulai dari samping kapal.

Oleh karena itu perlu diadakan pembatasan yang tegas, untuk memudahkan identifikasi secara hukum tentang letak kesalahan bila pada sesuatu pengangkutan tertentu terjadi kerusakan dan atau kehilangan yang menimbulkan kerugian kepada pemilik muatan, yang membawa kearah proses klaim (Banjarnahor et al., 2020).

Dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat bagi pengangkutan umumnya, pengangkut menetapkan ketentuan-ketentuan tentang syarat pengangkutan yang tidak menyimpang dari The Hague Rules (Wijaya, 2022). Tindakan ini diambil oleh semua perusahaan pelayaran yang beroperasi dalam trayek-trayek pelayaran internasional baik trayek liner service maupun tramping yang menghubungkan negara-negara pada umumnya yang mengakui konvensi tersebut. Secara praktis ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang hak dan kewajiban pengangkut tersebut dicetak pada formulir B/L yang digunakan oleh pengangkut dalam dinas pelayarannya itu sehingga dengan demikian semua orang yang ingin mengetahui dapat membacanya pada formulir tersebut. Ini tidak mudah karena kalimat-kalimat itu dicetak yang sukar dibaca dan sulit dipahami.

Untuk pengangkutan yang bersifat khusus, Pengangkut memiliki kebebasan untuk membebaskan sebagian atau seluruh hak, kekebalan, atau kebebasannya dalam pengangkutan khusus, atau menambah tanggung jawab di luar ketentuan yang diatur dalam The Hague Rules. Sebagai contoh, pengangkut dapat menetapkan dalam dokumen pengiriman seperti B/L atau kontrak pengangkutan lainnya, bahwa dia akan bertanggung jawab atas pengiriman barang sampai ke gudang pemilik muatan di luar pelabuhan tujuan (layanan door-to-door) (Wijaya, 2022).

Agar supaya terdapat kepastian, serta untuk menghindarkan timbulnya persaingan tidak jujur oleh perusahaan pelayaran tertentu dalam suatu wilayah operasional dimana perusahaan-perusahaan pelayaran itu bergabung dalam sebuah shipping conference, maka tentang pelepasan hak dan/atau kekebalan, serta penambahan kewajiban atau tanggung jawab itu harus dinyatakan secara tertulis dalam B/L yang diterbitkan oleh pengangkut yang bersangkutan untuk pengangkutan muatan tertentu itu. Dengan demikian pihak lain dapat mengetahui bahwa pengangkut tertentu itu memberikan tambahan kewajiban dan lain-lain tersebut. Dalam pada itu ditetapkan ketentuan yang melarang pengangkut atau kapal membebaskan diri dari tanggung jawab atas kerugian yang terjadi terhadap muatan, kerusakan atau kerugian yang terjadi sebagai akibat kelalaian atau kesalahan pengangkut atau orang-orang yang bekerja di bawah perintahnya, begitu pula ketentuan yang mengurangi tanggung jawab atas kerugian/kerusakan itu dianggap tidak sah.

Contoh Kasus

Kasus yang terjadi antara PT PELNI dan PT Putera Sejahtera Abadi adalah terkait pengiriman 2.139 party drum minyak pelumas pada tanggal 6 Mei 1998. PT Putera Sejahtera Abadi bertindak sebagai pengangkut dan menyerahkan muatan tersebut untuk dimuat di KM Iramuar yang dimiliki oleh PT PELNI. Tujuan pengiriman adalah pelabuhan Banjarmasin dari pelabuhan Tanjung Priok dengan ongkos angkut sebesar Rp. 10.267.200,- yang telah dilunasi. Muatan berupa minyak pelumas tersebut telah diterima dan dimuat ke kapal tanpa catatan atau dokumen bersih sebanyak 2.139 party drum.

Pada tanggal 7 Mei 1998, KM Iramuar berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok dan sampai di Pelabuhan Banjarmasin pada tanggal 11 Mei 1998. Bongkar muat dilaksanakan pada tanggal 12 Mei 1998 pukul 08.00 WITA dan selesai pada tanggal 14 Mei 1998 pukul 02.20 dini hari WITA. Bongkar muat dilakukan menggunakan alat bongkar muat berupa jaring dan diturunkan ke dermaga serta ditempatkan di tempat penyimpanan secara sembarangan sehingga mengakibatkan sebagian muatan rusak (Imaniyati & Adam, 2021).

Pada tanggal 14 Mei dilakukan pemeriksaan kargo oleh PT Maju Dolok Mas Sakti yang ditunjuk PT Putera Sejahtera Abadi sebagai Ekspedisi Kargo Pelayaran (EMKL), disaksikan oleh PT PELNI. Selama pemeriksaan, ditemukan kekurangan dan kerusakan oli pelumas yang dibawa oleh KM Iramuar. Setelah dilakukannya pemeriksaan, dilakukan pencatatan kekurangan dan kerusakan kargo oleh Pimpinan Cabang PT PELNI Banjarmasin (mewakili PT PELNI) dengan PT Maju Dolok Mas Sakti sebagai EMKL yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi.

PT Putera Sejahtera Abadi mengalami kerugian sebesar Rp. 74.455.566,- akibat kekurangan dan kerusakan pada muatan minyak pelumas yang mereka angkut. Setelah pihak PT Putera Sejahtera Abadi membuat berita acara kekurangan dan kerusakan muatan, pada tanggal 14 Mei 1998 hingga 8 Juni 1998 EMKL PT Maju Dolok Mas Sakti menyerahkan muatan tersebut ke Depot Pertamina di Banjarmasin. Pada tanggal 18 Juni 1998, Kepala Depot Pertamina dan EMKL PT Dolok Mas Sakti membuat berita acara penerimaan dengan kondisi yang sama seperti yang tercatat dalam berita acara kekurangan dan kerusakan muatan. Pihak Pertamina kemudian menghanguskan muatan tersebut karena tidak sesuai standar dari Pertamina, dan hal ini menjadi beban bagi PT Putera Sejahtera Abadi sebagai transportir.

Sebelumnya, PT Putera Sejahtera Abadi, yang merupakan pengusaha pengangkutan dan bekerja sama dengan PT Pertamina, telah lama menggunakan jasa pengangkutan laut untuk mengirimkan muatan serupa ke berbagai pelabuhan dengan kapal milik PT PELNI dan perusahaan swasta lainnya. Namun, tidak pernah ada tuntutan terkait kerusakan barang atau muatan akibat kurang hati-hati dalam pekerjaan tersebut (Aljufri, 2020).

PT Putera Sejahtera Abadi telah meminta PT PELNI untuk membuat CCB karena barang yang diangkut mengalami kerusakan. Namun, permintaan tersebut ditolak oleh PT PELNI dengan alasan klausula konosemen. Karena PT PELNI tidak mengambil tindakan atas kasus tersebut, maka PT Putera Sejahtera Abadi mengajukan klaim atas kerugian sebesar Rp. 74.455.556,-. PT Maju Dolok Mas Sakti bertindak sebagai Consignee yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi.

PT Putera Sejahtera Abadi telah menegur PT PELNI melalui surat tertanggal 25 September 1998 dengan nomor referensi 192/Dir/PSA/IX/1998. Hal ini ditanggapi oleh PT PELNI dalam surat tertanggal 1 Oktober 1998 dengan nomor referensi TH.168/HK/X/1998 yang mengalihkan tanggung jawab gugatan kepada EMKL PT Maju Dolok Mas Sakti. PT PELNI kemudian mengakui, melalui surat tertanggal 5 November 1998 dengan nomor referensi 229/Dir/PSA/XI/1998, hanya 8 pihak drum oli pelumas dengan harga invoice Rp. 6.696.360,- yang tidak terkirim dari 2.139 drum karena hilang selama pelayaran. Namun, klaim PT Putera Sejahtera Abadi atas 70 pihak drum oli pelumas yang rusak, bocor atau bermasalah kualitasnya tetap harus dibayar oleh PT PELNI untuk sisa 62 drum sebesar Rp. 67.759.206,-. Pada tanggal 24 Mei 1999 PT Putera Sejahtera Abadi menghubungi PT PELNI sehubungan dengan klaim yang diajukan yaitu dengan surat klaim tanggal 29 April 1999 sampai dengan tanggal 6 September 1999, namun oleh PT PELNI tidak ditanggapi. Pada tanggal 14 Oktober 1999 akhirnya PT PELNI memberikan tanggapan yang

dimana pada prinsipnya tetap menolak klaim yang dilakukan oleh PT Putera Sejahtera Abadi dengan mengacu pada klausula dalam Bill of Lading PT PELNI dan KUHD..

KESIMPULAN

Berdasarkan pokok permasalahan yang ada dan setelah dilakukan analisa terhadap kasus, maka dapat diperoleh suatu kesimpulan yaitu sebagai berikut:

Penyelesaian atas kehilangan atau kerusakan barang-barang yang diangkut suatu perjanjian pengangkutan diatur dalam suatu mekanisme berdasarkan klaim atau tuntutan yang dilakukan oleh pihak pengirim (shipper) ataupun penerima barang (consignee). Sistem tanggung jawab yang digunakan pengangkut mengacu pada ketentuan dalam KUHD Khususnya pasal 468 KUHD yang menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan barang yang diangkutnya mulai pada saat diterimanya barang sampai dengan diserahkannya barang tersebut kepada penerima barang dan pengangkut diwajibkan mengganti kerugian jika sebagian atau seluruh barang tersebut hilang atau mengalami kerusakan dan apabila terjadi kerusakan atau hilangnya barang-barang yang diangkut oleh pengangkut maka penetapan tentang letak kesalahan atas kehilangan atau kerusakan muatan itu dilakukan melalui proses klaim, yaitu Klaim Kerusakan bila barangnya rusak dan Klaim Kekurangan bila barangnya kurang dimana klaim-klaim tersebut akan diproses oleh pengangkut apabila telah memenuhi syarat-syarat untuk pengajuan klaim dan klaim tersebut akan dibayar jika memang dalam prosesnya terbukti bahwa kekurangan atau kehilangan barang yang diangkut oleh pengangkut adalah merupakan kesalahan/kelalaian dari pengangkut.

BIBLIOGRAFI

- Aljufri, M. R. (2020). Tanggungjawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Lex Privatum*, 8(2).
- Anantyo, S., & Herman Susetyo, B. (2012). Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut. *Diponegoro Law Journal*, 1(4).
- Banjarnahor, D. N., Atikah, I., Utomo, S., Hastarini, A., Moridu, I., Kuahaty, S. S., Basri, A. D., Mulyani, S., Sulaiman, S., & Suyatno, A. (2020). *Aspek Hukum Bisnis*.
- Danang, O. (2018). Prosedur Muat Semen Holcim Dalam Bentuk Bag Jumbo Dan Karung Di Mv. Takara. *Karya Tulis*.
- Hasyim, F. (2023). *Hukum Dagang*. Sinar Grafika.
- Hatta, M., Mochtar, D. A., & Az, M. G. (2021). Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Bhirawa Law Journal*, 2(1), 45–52.
- Imaniyati, N. S., & Adam, P. (2021). *Pengantar Hukum Indonesia: Sejarah Dan Pokok-Pokok Hukum Indonesia*. Sinar Grafika.
- Kusumawati, E. (2019). Minat Beli Produk Ramah Lingkungan Sebagai Dampak Dari Implementasi Green Advertising. *Jurnal Kajian Ilmiah*, 19(1), 57. <https://doi.org/10.31599/jki.v19i1.394>
- Kusumawati, E. (2022). Analisis Swot Faktor Penyebab Penurunan Jumlah Peserta Didik Lembaga Paud Di Kabupaten Bogor. *Tarbiatuna: Journal Of Islamic Education Studies*, 2(2), 88–96. <https://doi.org/10.47467/tarbiatuna.v2i2.660>
- Kusumawati, E. (2023). Efektivitas Kerja Guru. *Jiip - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 6(3), 1487–1492. <https://doi.org/10.54371/jiip.v6i3.1578>

- Novan, P. (2019). Peranan Pt. Berlian Jasa Terminal Indonesia Port Surabaya Dalam Kegiatan Penataan, Bongkar Muat Dan Pelayanan Kapal Container (Peti Kemas) Dalam Upaya Pengiriman Barang Dan Memperlancar Sistem Transportasi Maritim Indonesia. *Karya Tulis*.
- Santri, S. H. (2018). Pelaksanaan Prinsip Subrogasi Pada Asuransi Kendaraan Bermotor Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. *Uir Law Review*, 2(2).
- Shidarta, A. R. (2018). *Aspek Hukum Ekonomi & Bisnis*. Prenada Media.
- Wijaya, A. (2022). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Sinar Grafika.
- Yustisia, T. V. (2014). *Kuhd: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*. Visimedia.

Copyright holder:

Yanto Heryanto, Moh. Sutarjo, Resa Ramadhani (2023)

First publication right:

[Jurnal Syntax Transformation](#)

This article is licensed under:

