

**TANGGUNG JAWAB PT. EPA KARUNIA LINES
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN
BARANG DENGAN KAPAL LAUT¹
Oleh : Billova M. Golose²**

ABSTRAK

Penelitian ini menggunakan kajian yuridis empiris yang terutama meneliti data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari hasil wawancara dengan PT. Epa Karunia Lines, Penelitian ini juga merupakan penelitian hukum normatif yaitu menggunakan data sekunder. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri mamudji, disebut pula sebagai penelitian hukum kepustakaan. Jenis penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif. Untuk mendapatkan data sekunder yang dibutuhkan, data diperoleh dari beberapa bahan hukum yaitu meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa Tanggung Jawab PT. Epa Karunia Lines dalam perjanjian pengangkutan barang dengan kapal laut adalah bertanggung jawab penuh terhadap keamanan dan keselamatan barang, dari barang dimuat didalam kapal sampai barang dibongkar ditempat tujuan. Dasar tanggung jawab Pengangkut diatur dalam pasal 40 Undang-undang No. 17 Tahun 2008, KUHDagang pasal 468 ayat 2, pasal 469, pasal 472, pasal 473, pasal 475, pasal 477, pasal 478 dan pasal 479, KUHPdata. Pembatasan tanggung jawab oleh KUHD diatur dalam pasal 469, pasal 470 ayat 1. Batas ganti kerugian menurut pasal 473 KUHDagang, bahwa jumlah yang harus diganti yaitu berdasarkan harga barang sejenis, seharga, dan seperti keadaan pada saat barang itu seharusnya diserahkan pada pengirim. Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak dan proses penyelesaian sengketa akibat terjadinya wanprestasi atas kehilangan serta kerusakan barang, diselesaikan oleh pengangkut dan pengirim atau penerima dengan cara negosiasi.

¹ Artikel Tesis. Dosen Pembimbing : Prof. Dr. Telly sumbu., SH., MH; dr. Caecilia J. J. Waha, SH., MH

² Mahasiswa pada Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi. NIM. 13202108004

Kata Kunci : Tanggung Jawab Pengangkut, Perjanjian Pengangkutan Barang, dan Penyelesaian Sengketa.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan, serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa transportasi bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri.³ Menyadari pentingnya tanggung jawab pengangkutan dilaut sebagai salah satu moda transportasi di perairan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.⁴ Pengangkutan merupakan kegiatan untuk memindahkan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Kemampuan penggunaan dan penguasaan atas lautan khususnya sarana transportasi laut dengan menggunakan kapal laut bersifat mutlak.⁵ Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentudengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uangangkutan.⁶ Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Peraturan Pemerintah No. 10

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. CitraAditya Bakti, Bandung, 2013, hal. 41

⁴ Penjelasan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008, op-cit hal 2.

⁵ SitiUtari, *Pengangkutan Laut di Indonesia (suatu tinjauan yuridis)*, Jakarta: Balai pustaka, 1994, hal 1.

⁶ Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991, h. 2.

Tahun 2010 Tentang Transportasi Perairan, Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian. Untuk memperlancar Proses pengangkutan barang dengan kapal laut, adanya suatu perusahaan yang bergerak dibidang Pelayaran dan Ekspedisi yaitu PT. Epa Karunia Lines, Pengusaha berkedudukan sebagai pengangkut juga sebagai pemilik kapal laut bernama Meliku Nusa. Pada Pelaksanaannya pihak pengangkut tidak melakukan perjanjian pengangkutan sebagaimana menurut ketentuan yang berlaku. Apabila ada barang yang rusak dan atau hilang mengakibatkan wanprestasi, tanggung jawab pengangkut dibebankan kepada nahkoda kapal serta anak buah kapal untuk pembayaran ganti rugi.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Epa Karunia Lines terhadap kerusakan dan atau kehilangan barang yang terjadi akibat kelalaian pengangkut dalam perjanjian pengangkutan dengan Kapal Laut?
2. Bagaimana penyelesaian sengketa antara PT. Epa Karunia Lines dan pengirim barang apabila terjadi *Wanprestasi* pada perjanjian pengangkutan dengan Kapal Laut?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan kajian yuridis empiris yang terutama meneliti data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari hasil wawancara dengan PT. Epa Karunia Lines, juga penelitian hukum normatif yaitu menggunakan data sekunder menurut Soerjono Soekanto dan Sri mamudji, disebut pula sebagai penelitian hukum kepustakaan.⁷ Dalam membahas penelitian ini digunakan dua pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual.

⁷Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif. Suatu Tinjauan Singkat*, hal. 23. Bandingkan dengan Peter Mahmud Marzuki, *Op Cit*, yang mengemukakan sifat preskriptif Ilmu Hukum (hal. 22), bahwa dikotomi penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empirik tidak dikenal, baik di negara-negara common law system maupun civil law system dikotomi semacam itu tidak pernah ada (hal. 33).

D. Jenis Dan Sumber Data

Jenis penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif dengan melakukan wawancara pada PT. Epa Karunia Lines sebagai perusahaan Ekspedisi dan Pelayaran. Penelitian ini menggunakan sumber data primer. Untuk mendapatkan data sekunder data diperoleh dari beberapa bahan hukum yaitu meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Teknik Pengumpulan Dan Analisis Data

Oleh karena penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris yaitu melakukan wawancara pada PT. Epa Karunia Lines dan penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan, diperoleh juga sumber data sekunder antra lain dari;

1. Perpustakaan Universitas Sam Ratulangi di Manado;
2. Perpustakaan Program Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi di Manado dan;
3. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi di Manado.

Teknik pengumpulan data mencakup penelitian terhadap asas hukum pengangkutan dan sistem-sistem hukum seperti adanya hak dan kewajiban yang merupakan suatu hubungan hukum, konsep tanggung jawab hukum yang digunakan dalam transportasi di perairan yang meliputi tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan, tanggung jawab hukum praduga bersalah, tanggung jawab hukum tanpa bersalah, tanggung jawab hukum yang meliputi pengangkutan.

Data primer dan data sekunder setelah dikumpulkan kemudian dianalisis secara komprehensif dan dijelaskan secara deskriptif kualitatif dalam bentuk memberikan penjelasan atau istilah terhadap permasalahan yang diteliti, kemudian mengangkat konsep-konsepnya untuk dijadikan batasan atau pengertian serta dianalisis berdasarkan pada struktur tata hukum nasional yang berlaku, khususnya yang berkaitan dengan pengangkutan di Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. **Tanggung Jawab PT. Epa Karunia Lines Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang dengan Kapal Laut**

a. Periode Tanggung Jawab Pengangkut

Sebagaimana dinyatakan pada Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), bahwa kewajiban pengangkut yang utama ialah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima barang. Hal itu berarti, periode (*jangka waktu*) mulai dan berakhirnya tanggung jawab pengangkut tergantung kepada saat penerimaan dan saat penyerahan barang. Jika dalam perjanjian pengangkutan ada mengatur mengenai periode tersebut secara jelas, maka dengan sendirinya masalah pada saat kapan barang dianggap telah diterima dan diserahkan oleh pengangkut tidak lagi menjadi persoalan antara pengangkut dengan pengirim barang.

Pertanggungjawaban yang dipikul oleh pengangkut merupakan suatu kenyataan (fakta) yang timbul akibat adanya pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Pengangkut dalam perjanjian pengangkutan itu ialah pihak yang telah mengikatkan dirinya untuk memberikan suatu jasa kepada pihak lain (pihak pengirim dan penerima barang). Dalam surat muatan atau dokumen muatan, PT. Epa Karunia Lines telah menetapkan jangka waktu pengiriman dan penerimaan barang muatan dengan pihak pengirim serta bertanggung jawab penuh terhadap keamanan dan keselamatan barang sampai ditempat tujuan sesuai perjanjian antara kedua belah pihak.⁸

b. Dasar Tanggung Jawab Pengangkut

Dasar tanggung jawab pengangkut ialah kewajiban yang timbul dari perjanjian pengangkutan. Sehubungan dengan itu perlu diperhatikan ketentuan Pasal 1 KUHD yang menyatakan bahwa "*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, seberapa jauh dari padanya penyimpangan-penyimpangan, berlaku juga terhadap hal-hal yang dibicarakan dalam Kitab ini*".

Pasal 468 ayat (2) KUHD mewajibkan kepada pengangkut untuk mengganti kerugian pengirim apabila barang yang diangkutnya tidak

dapat diserahkan atau mengalami kerusakan.

Menurut Pasal 468 ayat (3) KUHD, tanggung jawab pengangkut juga meliputi segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkutan itu dan segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Pelayaran, Dasar Tanggung Jawab Pengangkut di atur dalam Pasal 180 yang berbunyi:

- (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.

Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

- a) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
 1. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 2. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 3. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 4. 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 umumsesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

c. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

⁸Wawancara dengan Pihak Operasional Pemasukkan Barang dalam Kapal Laut Melikunsa.

3 (tiga) macam pertanggungjawaban pengangkut:

1. Pengangkut wajib untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, dan menjadi tanggung jawabnya apabila barang itu seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak (Pasal 468 ayat (1) dan (2) KUHD). Dalam hal ini, ada beberapa kemungkinan yang dapat terjadi. Kemungkinan tersebut ialah sebagai berikut:
 - a. Dia bertanggung jawab apabila barang seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan.
 - b. Dia bertanggung jawab apabila barang seluruhnya atau sebagian menjadi rusak.
 - c. Dia bertanggung jawab apabila dia terlambat menyerahkan barang yang diangkutnya. Jika ketiga hal tersebut di atas terjadi berarti si pengangkut diwajibkan membayar ganti kerugian.
2. Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat serahkannya barang yang diangkutnya (Pasal 477 KUHD).
3. Pengangkut bertanggung jawab untuk perbuatan dari orang-orang yang dipkerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan.

Kepada pengangkut diperkenankan pula untuk memperjanjikan, bahwa dia tidak akan memberikan sesuatu ganti kerugian, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru. Ketentuan ini ada hubungannya dengan asas pendaftaran yang mengatakan bahwa apabila pengangkut telah diberitahu tentang sifat dan harga barang muatan, maka pengangkut menerima tanggung jawab yang lebih besar terhadap barang muatan tersebut dan akibatnya dia berhak menuntut uang angkutan lebih tinggi.

Periode yang ditetapkan dalam undang-undang kepada pengangkut dalam hal ini PT. Epa Karunia Lines, untuk bertanggung jawab adalah cukup panjang, yaitu mulai saat penerimaan sampai pada saat penyerahan barang. Berarti, tanggung jawabnya tidak hanya selama barang di dalam kapal saja, tetapi juga sebelum dimuat serta sesudah dibongkar ke dan dari kapal, asal barang itu masih berada

dalam kekuasaannya, baik di lapangan terbuka maupun di dalam gudang, tetapi menjadi tanggung jawabnya.

Segala peristiwa-peristiwa yang terjadi dalam jangka waktu tersebut yang menyebabkan dia tidak dapat menyerahkan seluruh atau sebagian barang, seluruh atau sebagian barang menjadi rusak karenanya, serta yang mengakibatkan dia terlambat menyerahkan barang yang diangkutnya, ialah merupakan tanggung jawabnya. Tentu saja hal ini merupakan suatu hal yang berat bagi si pengangkut. Namun demikian, dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD juga dinyatakan bahwa pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk memberikan ganti kerugian apabila diadapat membuktikan bahwa kewajibannya tidak dapat dilakukan sebagai akibat dari:

1. Suatu peristiwa yang selayaknya tidak dapat dicegah maupundihindarkannya, atau;
2. Cacat dari barang itu sendiri, atau;
3. Oleh karena kesalahan dari pengirim.

d. Batas Ganti Kerugian

Dalam Pasal 472 KUHD diatur tentang besarnya ganti kerugian yang menjadi tanggung jawab pengangkut dalam hal barang yang diangkutnya tidak sampai, baik seluruhnya ataupun untuk sebagian. Apabila pengangkut tidak dapat menyerahkan barang seluruhnya atau sebagian, maka ganti kerugian itu harus dihitung menurut harga barang serta jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan, pada saat barang tersebut seharusnya diserahkan. Jumlah itu kemudian dipotong dengan apa yang telah ditentukan dalam soal bea, biaya, dan upah pengangkutan.

Sedangkan apabila terjadi kerusakan atas barang, ditetapkan oleh Pasal 473 KUHD, bahwa jumlah yang harus diganti yaitu berdasarkan harga barang sejenis, seharga dan seperti keadaan pada saat barang itu seharusnya diserahkan, dikurangi dengan harga barang yang rusak itu, serta selanjutnya dikurangi lagi dengan biaya lain, yaitu bea, uang angkutan dan lain-lain, yang seharusnya dikeluarkan oleh penerima, seandainya barang-barang itu telah diterima dengan utuh.

Dalam Pasal 474 KUHD ditetapkan bahwa tanggung jawab pengangkut yang sekaligus sebagai pemilik kapal terhadap kerugian yang

ditimbulkan pada barang-barang yang diangkutnya dengan kapal yang bersangkutan terbatas sejumlah Rp. 50,- (lima puluh rupiah) per meter kubik, isi bersih kapal tersebut ditambah dengan isi ruangan mesin. Jadi, dalam hal ini dibedakan antara:

1. Pengangkut sebagai pemilik kapal.
2. Pengangkut bukan sebagai pemilik kapal.

Pasal 474 KUHD hanya berlaku jika pengusaha kapal ialah selaku pengangkut, dan oleh karena itu, dia bertanggung jawab atas semua barang yang diangkutnya dengan kapal tersebut.

Pengangkut tidak selalu merupakan pemilik kapal. Sebagai pengangkut dia hanya mengangkut sebagian muatan kapal atau beberapa potong darinya. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pada kemampuan kapal untuk memuat, tetapi dihubungkan dengan hak tuntutan kepada pemilik kapal. Dengan adanya ketentuan pembatasan jumlah ganti kerugian yang demikian, maka pengangkut yang pemilik kapal itu sejak semula sudah dapat memperhitungkan risiko yang menjadi bebannya. Pemilik kapal tersebut dapat mengasuransikan jumlah risiko tadi pada perusahaan asuransi yang cukup *bonafide*.

PT. Epa Karunia Lines selaku pengangkut juga sebagai pemilik kapal, memiliki batas ganti kerugian terhadap barang-barang milik pengirim yaitu, apabila barang-barang tersebut sudah dimasukkan didalam kapal, maka tanggung jawab dan ganti kerugian terhadap barang-barang jika adanya kerusakan, hilang atau terjadinya wanprestasi, maka tanggung jawab ganti kerugian menjadi tanggung jawab pihak Nakhoda Kapal beserta Anak Buah Kapal.

1. Penyelesaian Sengketa PT. Epa Karunia Lines Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Dengan Kapal Laut

a. Prosedur Penyelesaian Sengketa Melalui Jalur Negosiasi dan Mediasi

Pada dasarnya mengelompokkan penyelesaian atau konflik itu ke dalam: (1) penyelesaian melalui pengadilan, dan (2) penyelesaian tidak melalui pengadilan.

Penyelesaian yang tidak melalui pengadilan inilah yang oleh berbagai kalangan atau sarjana disebut sebagai "*Alternative Dispute Resolution*

(ADR)" atau penyelesaian sengketa alternatif. Cara penyelesaian melalui ADR akhir-akhir ini mendapat perhatian berbagai kalangan terutama dalam dunia bisnis, sebagai cara penyelesaian perselisihan yang perlu dikembangkan untuk mengatasi kemacetan melalui pengadilan. Dasar hukum penyelesaian sengketa di Indonesia, pada tahun 1999 dikeluarkan UU No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Secara umum alternatif penyelesaian sengketa adalah penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang dikehendaki para pihak, yakni dapat dilakukan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, penilaian ahli dan arbitrase. (Pasal 1 huruf 1 UU No. 30 Tahun 1999):⁹

Berdasarkan penelitian pada PT. Epa Karunia Lines, Penyelesaian sengketa dipilih oleh kedua belah pihak melalui cara Negosiasi dan Mediasi

a. Negosiasi

Secara umum negosiasi dapat diartikan sebagai suatu upaya penyelesaian sengketa para pihak tanpa melalui proses peradilan dengan tujuan mencapai kesepakatan bersama atas dasar kerja sama yang lebih harmonis dan kreatif. Di sini para pihak berhadapan langsung secara saksama dalam mendiskusikan permasalahan yang mereka hadapi dengan cara kooperatif dan saling terbuka.¹⁰

b. Mediasi

Menurut Suprpto Wijoyo¹¹, Mediasi merupakan upaya penyelesaian sengketa melalui perundingan dengan bantuan pihak ketiga netral (mediator) guna mencari bentuk penyelesaian yang dapat disepakati para pihak.

Mediasi adalah proses negosiasi pemecahan masalah di mana pihak luar yang tidak memihak (impartial) dan netral bekerja dengan pihak yang bersengketa

⁹GunawanWidjaya. 2000. *Lisensi atau Waralaba, Suatu Panduan Praktis*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.hal 86.

¹⁰ Joni Emirzon, 2001, *Alternatif Penyelesaian Sengketa di Luar Pengadilan(Negosiasi, Mediasi, Konsolidasi, Arbitrase)*, Jakarta:Gramedia Pustaka Utama, Hal 1.

¹¹Suparto Wijoyo, 2003, *Penyelesaian Sengketa Lingkungan (Environmental Disputes Resolution)*,Airlangga University Press.

untuk membantu mereka memperoleh kesepakatan perjanjian dengan memuaskan. Berbeda dengan hakim atau arbiter, mediator tidak mempunyai wewenang untuk memutuskan sengketa antara para pihak, namun dalam hal ini para pihak menguasakan kepada mediator untuk membantu mereka menyelesaikan persoalan-persoalan di antara mereka.

b. Pemberian Ganti Kerugian Oleh PT. Epa Karunia Lines Dalam hal ini Nahkoda Kapal.

Pihak pengangkut sebagai subjek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mereka itu terdiri atas:

- a. pihak pengangkut;
- b. pihak penumpang;
- c. pihak pengirim;
- d. pihak penerima kiriman.

Selain itu, ada pula pihak-pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan sebagai perusahaan penunjang pengangkutan. Mereka itu adalah :

- a. perusahaan ekspedisi muatan;
- b. perusahaan agen perjalanan;
- c. Perusahaan agen pelayaran;
- d. Perusahaan muat bongkar.

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, atau perseorangan. Pihak penumpang selalu berstatus perseorangan, sedangkan pihak penerima kiriman dapat berstatus perseorangan atau perusahaan. Pihak-pihak lainnya yang berkepentingan selalu berstatus perusahaan badan hukum atau persekutuan bukan badan hukum.¹²

PT. Epa Karunia Lines berstatus badan hukum karena bergerak dalam bidang jasa pengangkutan atau ekspedisi sekaligus pemilik kapal laut angkutan barang. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dengan pihak pengirim atau penerima barang sesuai

dengan perjanjian pengangkutan barang. Pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan barang dengan menggunakan Kapal Laut Meliku Nusa di pelabuhan bitung terdiri dari dua pihak saja, yaitu Pihak pengirim sama dengan pihak penerima barang itu sendiri dan pihak ekspedisi serta pengangkut adalah PT. Epa Karunia Lines, kedua belah pihak tersebut merupakan subjek hukum yang melakukan perjanjian pengangkutan barang dengan Kapal Laut Meliku Nusa.

Proses pelaksanaan perjanjian pengangkutan oleh kedua belah pihak dilakukan di Kantor Ekspedisi dan Pelayaran PT. Epa Karunia Lines, pihak Pengangkut memberikan surat perjanjian atau yang biasa disebut surat pernyataan pengangkutan barang yang disepakati oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim untuk dapat mengangkut barang milik pengirim atau penerima tersebut sesuai kesepakatan bersama. Tetapi d'alam proses pembayaran biaya atau ongkos pengiriman barang belum dapat dilunasi pihak pengirim apabila barang-barang milik pengirim atau penerima belum tiba ditujuan. Proses pelunasan biaya angkut dengan kapal dilunasi pada saat barang diterima dengan lengkap sesuai perjanjian dari kedua belah pihak tersebut. Apabila dalam proses pengangkutan terdapat kerusakan atau kehilangan barang, maka Permintaan pengirim barang selaku penerima meminta kepada Nahkoda kapal agar membayar ganti kerugian terhadap barang yang hilang atau rusak. Ganti rugi nilai barang dilakukan oleh Nahkoda kapal selaku pengangkut sesuai harga barang yang hilang atau rusak berdasarkan konosemen atau surat angkut.¹³

PENUTUP

Kesimpulan:

1. Tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang ini merupakan prinsip tanggung jawab mutlak. Tidak melihat perusahaan sebagai pemilik kapal tetapi berdasarkan syarat-syarat penyerahan barang yaitu dikenal dengan syarat *FOB (Free On Board)*. Prinsip tanggung jawab mutlak melekat pada pihak-

¹²*Ibid* hal 76.

¹³Wawancara dengan Pihak Operasional Pemasukan Barang diKapal Laut Meliku Nusa.

pihak yang membawa barang tersebut diatas kapal yaitu Nahkoda atau kapten kapal beserta anak buah kapal merekalah yang bertanggung jawab setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan.

2. Penyelesaian sengketa akibat terjadinya wanprestasi atas kehilangan serta kerusakan barang, diselesaikan oleh pengangkut dan pengirim atau penerimadengan cara negosiasi, maka pihak pengirim atau penerima tidak langsung membawa masalah tersebut ke pengadilan (litigasi). Dimana pihak pengangkut setelah sampai dipelabuhan menyelesaikan masalah tersebut dengan membayar ganti rugi terhadap nilai barang yang rusak atau hilang sesuai harga barang dan dibayar secara langsung oleh pihak Nahkoda kepada pihak penerima atau pengirim barang.

Saran:

1. Diharapkan dalam melaksanakan pengangkutan barang harus menuangkan klausula-klausula batasan tanggung jawab terhadap barang yang akan diangkut sesuai isi surat perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pengirim atau penerima barang karena menghindari hal-hal yang tidak diinginkan diluar tanggung jawab. Sehingga dengan adanya batasan-batasan tanggung jawab tersebut, makapelaksanaan Pengangkutan lebih aman dan nyaman serta dapat menguntungkan kedua belah pihak.
2. Diharapkan dalam proses penyelesaian sengketa melalui negosiasi bisa menghasilkan putusan yang dapat menguntungkan kedua belah pihak (*win-win solution*). Bagi Pemerintah khususnya pihak Dinas Perhubungan dan Pelayaran Kota Bitung serta PT. Pelindo lebih ketat dalam melaksanakan proses pengawasan dan pencatatan kegiatan transportasi perkapalan khususnya angkutan Barang dengan Kapal Laut, agar terhindar dari kecurangan-kecurangan dari pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT.CitraAditya Bakti, Bandung, 2013.
- Penjelasan Undang- undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- SitiUtari, *Pengangkutan Laut di Indonesia (suatu tinjauan yuridis)*,jakarta:balai pustaka, 1994.
- Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*,Djambatan, Jakarta, 1991, h. 2.
- SoerjonoSoekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif. Suatu Tinjauan Singkat*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2001.
- GunawanWidjaya. 2000. *Lisensi atau Waralaba, Suatu Panduan Praktis*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Joni Emirzon, 2001, *Alternatif Penyelesaian Sengketa di Luar Pengadilan(Negosiasi, Mediasi, Konsolidasi, Arbitrase)*, Jakarta:Gramedia Pustaka Utama.
- Suparto Wijoyo, 2003, *Penyelesaian Sengketa Lingkungan (Environmental Disputes Resolution)*,Airlangga University Press.
- Penjelasan Pasal 1 huruf 1 Undang-undang No. 30 Tahun 1999 Tentang *Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa*.