

TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT ATAS KERUSAKAN DAN KEHILANGAN BARANG DENGAN MENGGUNAKAN TRANSPORTASI LAUT¹

Oleh: Epafra Nyong Eli Massie²

Hendrik Pandaag³

Suriyono Soewikromo⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah Ketentuan Hukum Tentang Prinsip-prinsip Pertanggungjawaban Dalam Pengangkutan Di Laut dan bagaimanakah Bentuk Tanggung Jawab Pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Atas Kerusakan atau Kehilangan Barang Kiriman Melalui Laut yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Dalam kegiatan pengangkutan di laut pada intinya terdapat beberapa prinsip, yakni Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault liability), Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability), dan Prinsip tanggung jawab mutlak (absolute / strict liability). Menurut prinsip berdasarkan kesalahan, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut. Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat pada pasal 40 dan pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah. 2. Pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal laut) sebagai ekspediter dalam hal ini bertindak sebagai pihak pengirim, tetapi juga yang bertindak untuk dan atas nama kepentingan pihak pengirim barang, pada prinsipnya bertanggungjawab atas kerusakan barang apabila barang yang dikirim tersebut mengalami kerusakan yang di sebabkan oleh

kelainan dari EMKL atau pengangkut, dengan memberikan ganti rugi kepada pihak pengirim setelah melalui suatu proses pembuktian yang menyatakan pihak EMKL dan pengangkut terbukti bersalah atau melakukan kelalaian. Proses pembuktian terhadap barang yang mengalami kerusakan pihak pemilik barang harus melampirkan Berita Acara yang di tanda tangani penerima kiriman beserta dengan dokumen pendukung lainnya.

Kata kunci: ekspedisi; muatan kapal laut; transportasi laut;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandai dengan banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.⁵

Dalam kenyataan sekarang pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan. antara lain biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya, sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton.⁶

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimanakah Ketentuan Hukum Tentang Prinsip-prinsip Pertanggungjawaban Dalam Pengangkutan Di Laut ?
2. Bagaimanakah Bentuk Tanggung Jawab Pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Atas Kerusakan atau Kehilangan Barang Kiriman Melalui Laut ?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normative.

PEMBAHASAN

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101316

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Sedy Anantyo, dkk, 2012, *Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut)*, Semarang: Diponegoro Law Review, Hlm. 2.

⁶ R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta : Dian Rakyat, 1969, hal. 12

A. Prinsip-Prinsip Yang Berlaku Dalam Kaitannya Dengan Tanggung Jawab Pengangkutan Laut

1. Prinsip-Prinsip Pertanggungjawaban Pengangkut Secara Umum

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam pembangunan hukum di bidang angkutan adalah terkait dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang bus umum, khususnya dalam hal terjadi kecelakaan angkutan yang menimbulkan kerugian bagi penumpangnya. Terhadap persoalan tanggung jawab pengangkut tersebut, E. Saefullah Wiradipradja berpendapat: bahwa titik sentral setiap pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya terletak pada prinsip tanggung jawab (liability principle) yang diterapkan.⁷

Di dalam pengangkutan di laut, pengangkut mempunyai peranan penting sebagai pihak yang menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan, pengangkut dibebani tanggung jawab tertentu terhadap barang-barang muatan yang diserahkan dari pengirim untuk diangkut.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengenai kewajiban pengangkut diatur dalam Pasal 40 yaitu :

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkut.
2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Pada Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang tentang Pelayaran memuat hal-hal yang dapat menimbulkan tanggung jawab bagi pengangkut yaitu : a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut ; c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; d. Kerugian pihak ketiga.

⁷ E. Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 19

Pada ayat (2) Pasal 41 ini dijelaskan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari seluruh atau sebagian tanggung jawabnya apabila pengangkut dapat membuktikan kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya.

Konsep dasar persoalan tanggung jawab apabila dihubungkan dengan suatu perbuatan melawan hukum, dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam prinsip tanggung jawab, yaitu: prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan.⁸

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault liability principle) dapat lebih dirinci menjadi: *Pertama*, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan wanprestasi (tanggung jawab berdasarkan wanprestasi); *Kedua*, tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan perbuatan melawan hukum, baik seperti yang dimaksud dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Sedangkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan (no fault liability principle) dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam yaitu; strict liability principle dan absolute liability principle. Perbedaan yang mendasar dari kedua prinsip tanggung jawab tersebut terletak pada unsur kesalahan, artinya apakah diperlukan adanya unsur kesalahan dalam menuntut tanggung jawab seseorang. Jika disyaratkan adanya unsur kesalahan maka berlakulah fault liability principle, sedangkan no fault liability principle diberlakukan apabila tidak disyaratkan adanya unsur kesalahan.

Secara umum dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkut, yaitu sebagai berikut:

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liabilitybased on fault principle*).
2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).⁹

⁸ Rosa Agustina, 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, hlm. 21.

⁹ Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta Raja Grafindo Persada, Bandung, h.146.

Ketiga prinsip pertanggungjawaban pengangkut tersebut di atas, dapat diuraikan sebagai berikut :

Pertama, Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atauliability based on fault principle*), dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkutan di dasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan Pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrecht matigedaad*). Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena sahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.¹⁰

Maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut:

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara.
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdara
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1367 KUHPerdara.

Makna dari perbuatan melawan hukum, tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Penetapan ketentuan Pasal 1365 BW ini memberi kebebasan kepada penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat, sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab hukum pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Kedua, yaitu prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hamper sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu terletak pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

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

Prinsip yang *Ketiga*, prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau

¹⁰ Munir Fuady, 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 3.

tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggung jawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada.

Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab hukum dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur.

Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.¹¹

2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Di Laut

Sebagaimana yang telah diuraikan dalam bagian sebelumnya tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.¹² Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang yang berbentuk badan usaha. Jadi pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.¹³

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya

terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.¹⁴

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Yang mana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.

Berkaitan dengan pengangkutan di laut, maka dalam hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut, yaitu:

a. Tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu.

Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)”.

Selain itu, KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Dalam ketentuan pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu,

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *op cit*, h.41.

¹² Khairunnisa, 2008, *Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Medan: Pasca Sarjana Universitas Sumatra Utara, Hlm. 4.

¹³ Tjakra Negara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Renika Cipta, Hlm. 15.

¹⁴ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta: PT. Raja Grafindo, Hlm. 168.

“Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”

Dengan demikian jelas bahwa dalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

¹⁵

b. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Base on Fault or Negligence*)

Menurut prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat (2).¹⁶

c. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun

yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu di bebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihakpihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.¹⁷

d. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Libelity*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *charter party*, dan oleh pembentuk undang-undang.¹⁸

e. *Presumption of Non Liability*

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggung jawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan.

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip yang kedua, prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat

¹⁷ *Ibid*, Hlm. 49.

¹⁸ Djafar Al Bram, 2011, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (BUKU II) Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, dan Incoterm*, Jakarta: PKIH FH-UP, Hlm. 58.

¹⁵ Abdulkadir Muhammad, *Loc. Cit.*, Hlm. 48.

¹⁶ *Ibid*, Hlm. 43.

terbatas. Contoh dari penerapan prinsip ini adalah pada hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin atau bagasi tangan, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya. Pihak yang dibebankan untuk membuktikan kesalahan itu ada pada konsumen.

Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat pada pasal 40 dan pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.¹⁹

B. Bentuk Tanggung Jawab Pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Atas Kerusakan atau Kehilangan Barang Kiriman Melalui Laut

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi, tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi yakni, majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut Subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan dalam perjanjian pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi atau Koordinasi (*geeoordineerd*). Menurut Purwosutjipto²⁰ sistem hukum Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan itu secara tertulis, cukup dengan lisan saja, asal ada persetujuan kehendak atau konsensus.

Pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggalkan manfaat serta efisiensi. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana

kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.²¹

Dalam pengangkutan laut timbul suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Dari adanya perjanjian pengangkutan laut tersebut menimbulkan hak dan kewajiban bagi pengangkut dan pengirim. Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar angkutan. Antara pengangkut dan pengirim sama-sama saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468KUHD²²

Dalam KUH Dagang tentang ekspediter diatur pada Buku ke I Bab V Bagian 2 Pasal 83 sampai dengan Pasal 90. Pengirim akan melakukan perjanjian ekspedisi atau pemberian kuasa dengan ekspediter dimana ekspediter mengikatkan diri untuk mencari pengangkutan bagi kepentingan pengirim atau penerima.²³

Ekspediter termasuk subyek pengangkutan karena memiliki tugas sebagai pencari pengangkut barang dalam proses pengiriman barang.²⁴ Berdasarkan Pasal 86 KUHD "Ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ia diwajibkan membuat catatan dalam register harian secara berturut-turut tentang sifat dan jumlah

¹⁹ Imam Musjab, 2010, *Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan*, <http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/>, Di Akses September 2020

²⁰ H.M.N. Purwosutjipto, S.H, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*, Jilid 3, Cetakan ke-2, Penerbit Djambatan, Jakarta., ha., 23

²¹ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, edisi ke 2, Jakarta: Rajawali Pers

²² F.D.C. Sudjatmiko, *Pelayaran-Pelayaran Niaga*, edisi kedua, (Jakarta : Akademika Pressindo), 1985, halaman 53.

²³ Wiwoho Soedjono, *Hukum Pertanggungjawaban Laut*, Jakarta, Cetakan Kedua, Penerbit Rineka Cipta.1993, hal. 54.

²⁴ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, *op.cit*, Hlm.165.

barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut dan bila diminta, juga tentang nilainya”.²⁵

Selain itu dalam Pasal 87 KUHD yang berbunyi “Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik”.²⁶ Pasal tersebut dapat menjelaskan ekspediter hanya memberikan jasa dalam pengiriman saja atau memberikan keperantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang tersebut.²⁷

Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan di bidang usaha ekspedisi muatan barang seperti Ekspedisi Muatan Kereta Api (EMKA), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), dan Ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU). Sebagai wakil pengirim dan juga penerima, ekspedisi bertugas mengurus berbagai dokumen dan formalitas yang berlaku guna kepentingan memasukkan dan mengeluarkan barang muatan dari dan ke dalam alat pengangkut di stasiun, pelabuhan laut dan pelabuhan udara. Kewajiban dan tugas ekspediter untuk mengekspedisi barang muatan ke luar (ekspor) sudah selesai jika barang sudah diserahkan kepada pengangkut dan konosemen (*bill of lading*) sudah diterimanya dari pengangkut untuk diserahkan kepada pengirim.

Ekspedisi Muatan Kapal Laut yang selanjutnya disebut (EMKL) sebagai pihak Ekspediter memiliki peran dalam proses pengiriman barang sebagai pihak perantara untuk mengurus kepentingan pengirim dan penerima serta menyelesaikan berbagai dokumen yang berkaitan dengan pekerjaan EMKL dalam melakukan pengiriman barang di bidang transportasi laut. Di sisi lain, dalam proses pengiriman barang tersebut terdapat pihak-pihak yang terlibat di dalamnya yaitu :

1. Pihak yang melakukan pengiriman barang

2. Pihak yang pembawa atau pengangkutan barang (pelayaran), dan

3. Pihak penerima barang.²⁸

EMKL adalah perantara yang bersedia untuk melayani penumpang maupun angkutan barang, tugas dan tanggungjawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut, diatur dalam pasal 86 sampai dengan pasal 90 KUHD Bab II buku I, sebagaimana dirumuskan oleh pembentuk undang-undang ialah menyuruh mengangkut, jadi tugas EMKL berbeda dengan tugas pengangkut, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 86 Ayat 1 KUHD, EMKL ialah pengusaha yang bersedia mencarikan pengangkutan baik darat, laut dan udara yang baik untuk pengiriman barang. Pengiriman barang yang dilakukan oleh pihak EMKL ada suatu kewajiban dan pembebasan kewajiban, pembebasan kewajiban yaitu terhadap barang yang telah diterima dari pemilik barang untuk dikirim ialah: a. Barang dapat segera diserahkan kepada pengangkut, b. Menjaga agar barang yang diserahkan dalam keadaan baik.

Mengenai jenis-jenis pelayanan jasa Perusahaan EMKL ini tidak ditemukan di dalam peraturan perundang-undangan, tetapi tumbuh di dalam praktek. Jenis-jenis pelayanan tersebut adalah:²⁹

- a. *Door to Port Service*

Door to Port Service adalah pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan EMKL kepada pengirim barang (*shippers*) untuk melakukan pekerjaan *uitklaring* atas barang/muatan yang akan diangkut melalui lautan. Perusahaan EMKL dalam jenis pelayanan ini akan melakukan pengambilan barang dari dimana barang itu berada hingga selesai dikapalkan.

- b. *Port to Door Service*

Pelayanan *Port to door Service* ini merupakan kebalikan dari *door to port service*. Disini perusahaan EMKL akan mengerjakan *inklaring* terhadap barang/muatan yang diangkut melalui lautan itu di pelabuhan pembongkaran hingga menyerahkannya kepada pemilik barang pada tempat yang telah diperjanjikan, misalnya di gudang penerima.

²⁵ KUHD (*Kitab Undang-undang Hukum Dagang*), Buku Kesatu, Bab V, Bagian 2, Ekspediter, Pasal 86.

²⁶ *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Buku kesatu, Bab V, Bagian Kedua, Ekspediter, Pasal 87.

²⁷ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3, op.cit*, hlm 12.

²⁸ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 43.

²⁹ *Ibid*, hal.87

c. *Port to Door Service*

Port to Door Service yaitu pelayanan yang diberikan oleh Perusahaan EMKL penerima dan pengirim barang untuk mengerjakan *in en uitklaring*, dengan catatan Perusahaan EMKL menerima barang/muatan itu di gudang laut (gudang lini I) pelabuhan pemuatan dan menyerahkannya di gudang laut pelabuhan pembongkaran atau pelabuhan tujuan.

d. *Door to Door Service*

Door to door service adalah jenis pelayanan oleh perusahaan EMKL kepada pengirim/penerima barang dalam melakukan pekerjaan *uitklaring* beserta mengambil barang yang dimaksud dari tempat tertentu (misal gudang pengirim barang) hingga ke gudang laut dan dikapalkan pada pelabuhan pemuatannya hingga menyerahkannya pada penerima barang (*inklaring*) pada tempat yang telah ditentukan (misalnya gudang penerima barang) di pelabuhan tujuan.

Pemuatan dan pembongkaran barang ke dalam alat angkut harus dilakukan dengan hati-hati dan teliti, sehingga tidak mengakibatkan kerusakan pada barang dan menimbulkan kerugian, terutama terhadap barang-barang yang sifatnya berbahaya dimana mengandung risiko yang cukup besar. Pengirim atau ekspediter harus memberikan keterangan yang lengkap mengenai sifat berbahayanya kepada pengangkut agar pengangkut berupaya mungkin menghindari terjadinya peristiwa yang merugikan.³⁰

Kewajiban perusahaan ekspedisi, dalam hal ini EMKL antara lain:³¹

- a. Melaksanakan kuasa dari pengirim untuk melakukan segala tindakan untuk mengirim barang. Dengan ini maka dia tunduk pada ketentuanketentuan mengenai pemberian kuasa (Pasal 1792 sampai dengan 1819 KUHPerduta).
- b. Menyimpan dan menjaga barang pengirim ketika ekspediter belum mendapatkan pengangkut yang memenuhi syarat. Untuk itu diberlakukan ketentuan-ketentuan

mengenai penyimpanan barang (*bewaargeving*), Pasal 1694 KUHPerduta.

- c. Memelihara register harian tentang macam, jumlah barang-barang dagangan dan barang lainnya yang harus diangkut, begitu pula harganya (Pasal 86 ayat (2) KUHD). Hal ini erat hubungannya dengan Pasal 6 KUHD. Kecuali register harian tersebut di atas, dia harus membuat surat muatan (*vrachtbrief*-Pasal 90 KUHD) pada tiap-tiap barang yang akan diangkut.⁴³

Selain kewajiban-kewajiban di atas, ekspediter juga mendapatkan hak untuk menerima provisi (imbalan jasa) dari pengirim barang.

Sebagaimana yang sudah diuraikan sebelumnya, bahwa perjanjian akan menimbulkan hak dan kewajiban para pihak. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut, ekspediter, dan pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengiriman. Akibat dari hubungan hukum tersebut akan menimbulkan hak dan kewajiban, dimana hak merupakan suatu yang diterima, sedangkan kewajiban merupakan beban.³²

Masalah pertanggungjawaban pengangkut dan pengirim/pemilik barang merupakan hal yang sangat penting, yang mencerminkan adanya keseimbangan dalam bobot tanggung jawab saat dimulai dan berakhirnya tanggung jawab dari pemilik/pengirim barang perlu diatur secara jelas agar tidak menimbulkan keraguan dan kesimpang siuran³³

Hubungan hukum antara pengirim/penerima barang dengan Perusahaan EMKL termasuk dalam lingkup pemberian kuasa. Pihak perusahaan EMKL adalah pihak yang memegang kuasa untuk melakukan atau mengerjakan *in en uitklaring* atas muatan yang diangkut melalui lautan itu. Sedangkan pihak penerima/pengirim barang adalah pihak yang memberikan kuasa untuk mengerjakan *in en*

³⁰ Abdul R Saliman. dkk, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan, Teori Dan Contoh Kasus*, Jakarta, Penerbit kencana.2007, hal. 45.

³¹ H.M.N.Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3, op.cit*, Hlm.15.

³² Ariyanto, 2016, *Jurnal, Perbandingan Asas Itikad Baik; Dalam Perjanjian Menurut system Hukum Civil Law (EropaContiniental) dan Common Law (Anglosaxon)*, Vol.2, Nomor 2, ISSN : 2356-4164, Singaraja : Faculty of Law and Social Sciences Ganesha University of Education.Hlm.2.

³³ Wiwoho Soedjono, *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara*, edisi pertama, (Jakarta : Bina Aksara), 1983, halaman 60.

uitklaring barang-barangnya yang diangkut melalui laut dengan memberikan upah.³⁴

Pengiriman barang yang dilakukan oleh pihak EMKL ada suatu kewajiban dan pembebasan kewajiban, pembebasan kewajiban yaitu terhadap barang yang telah diterima dari pemilik barang untuk dikirim ialah:

- a) Barang dapat segera diserahkan kepada pengangkut
- b) Menjaga agar barang yang diserahkan dalam keadaan baik.

Proses pengiriman barang melalui EMKL biasanya dilakukan dengan cara, yaitu, pemilik barang datang dengan membawa barang dan atau bisa juga di jemput kemudian melakukan penimbangan dan pengecekan barang apa yang akan di kirim agar tidak terjadi penyimpangan terhadap barang yang di kirim tersebut.

Setelah melakukan pengecekan dan penimbangan pihak ekspediter harus memperhatikan barang apa yang akan di kirim apakah barang tersebut rentan atau tidak rentan rusak seperti elektronik, dan lain-lain. Pada umumnya untuk memberikan kenyamanan dan rasa aman dalam proses pengangkutan, Perusahaan Ekspedisi akan menawarkan asuransi atau mengasuransikan barang muatan terlebih dahulu sebelum dikirim. Tujuannya adalah apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau hilang maka kerugian yang dialami dapat meminimalisir sebab ada pihak yang bertanggung jawab sebagai penanggung. Untuk asuransi yang berupa barang umumnya disebut asuransi kerugian, yaitu ganti rugi dititik beratkan pada wujud berupa barang.

Setelah terjadinya proses transaksi pengiriman antara pengirim dan pihak EMKL maka timbul hak dan kewajiban dalam proses pengiriman barang melalui laut. Hak dan kewajiban pihak ekspediter itu sendiri pihak ekspediter berkewajiban untuk mengantarkan dan menjamin barang tersebut sampai ketempat tujuan dengan selamat tanpa ada kekurangan sedikitpun.

EMKL mempunyai tugas dan tanggung jawab mengantarkan barang yang dikuasakan kepadanya sampai pada pihak penerima barang (*consignee*) dengan tepat waktu, aman, serta

tanpa adanya cacat, karena jika terjadi sesuatu seperti yang disebutkan diatas akan berdampak pada kerugian pihak pengirim barang yang dititipkan kepada pihak EMKL. Dengan demikian jika terjadi keterlambatan dalam pengiriman serta terjadi kerusakan dan kehilangan, barang yang dikirim atau karena keadaan alam tertentu atau yang menyebabkan pihak EMKL lalai (*wanprestasi*), atau dapat menyebabkan pihak pengirim mengalami suatu kerugian barang maka pihak EMKL dapat memikul tanggung jawab.

Menurut Pasal 1244 KUHPerdara "menentukan bahwa pengangkut bila cukup alasan, dapat dituntut untuk membayar ganti rugi, biaya dan bunga. Namun bila kerugian yang terjadi bukan karena kesalahannya dan dia dapat membuktikannya maka pengangkut terbebas dari tanggung jawab atas kerugian itu".

Kerugian terhadap sebahagian maupun keseluruhan dari barang muatan tersebut harus dapat di pertanggung jawabkan, tidak hanya karena bahaya dilaut, akan tetapi juga kerugian yang terjadi mulai dari pemuatan, pengangkutan, pembongkaran dan penyerahannya. Hanya saja yang menjadi masalah adalah siapa yang akan menanggungnya, karena ada beberapa pihak yang terkait didalam perjanjian pengangkutan itu yaitu pengirim, penerima, pengangkut (termasuk penguasa dan nahkoda beserta awak kapalnya) dan ekspediter sebagai perantara.³⁵

Pada prinsipnya EMKL sebagai perantara dalam pengangkutan barang melalui laut adalah sebagai perantara ia bertanggung jawab mengurus dokumen pengapalan/pembongkaran barang. Tetapi batas tanggung jawabnya hanya sampai barang diserahkan kepada maskapai pelayaran dalam hal ini pihak pengangkut, kecuali jika sebelum barang diserahkan pengangkut terjadi kerusakan atau hilang maka EMKL harus bertanggung jawab atas hilang atau rusaknya barang tersebut.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dalam kegiatan pengangkutan di laut pada intinya terdapat beberapa prinsip, yakni Prinsip tanggung jawab

³⁴ Djohari Santoso, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, UII Press, Yogyakarta, 2003, hal. 163

³⁵ Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 4, Jakarta, Penerbit Bhatara Karya Aksara.1980, Hal. 71.

berdasarkan kesalahan (fault liability), Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability), dan Prinsip tanggung jawab mutlak (absolute / strict liability). Menurut prinsip berdasarkan kesalahan, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut. Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat pada pasal 40 dan pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.

2. Pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal laut) sebagai ekspediter dalam hal ini bertindak sebagai pihak pengirim, tetapi juga yang bertindak untuk dan atas nama kepentingan pihak pengirim barang, pada prinsipnya bertanggungjawab atas kerusakan barang apabila barang yang dikirim tersebut mengalami kerusakan yang di sebabkan oleh kelainan dari EMKL atau pengangkut, dengan memberikan ganti rugi kepada pihak pengirim setelah melalui suatu proses pembuktian yang menyatakan pihak EMKL dan pengangkut terbukti bersalah atau melakukan kelalaian. Proses pembuktian terhadap barang yang mengalami kerusakan pihak pemilik barang harus melampirkan Berita Acara yang di tanda tangani penerima kiriman beserta dengan dokumen pendukung lainnya.

B. Saran

1. Berdasarkan pada prinsip tanggung jawab yang ada, maka terhadap barang/kargo, sebaiknya pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya kecuali apabila dalam beberapa hal dapat dibuktikan kerugian yang dialami oleh pemilik kargo tersebut disebabkan oleh cacat bawaan dari

barang atau kargo tersebut, kualitas atau sifat buruk dari kargo, misalnya barang makanan yang cepat busuk; kargo tersebut tidak sempurna dalam pengepakan oleh pengirim.

2. EMKL sebagai salah satu pihak yang bergerak di bidang transportasi, khususnya yang berkaitan dengan jasa pengiriman barang diharapkan penyelenggaraannya harus ditata secara lebih baik dan mampu mewujudkan penyediaan jasa pelayanan yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang wajar. Diharapkan pula pihak EMKL dapat menerapkan prinsip kehati-hatian dalam melakukan proses pengiriman barang agar terhindar dari unsur kelalaian yang berefek pada kerusakan barang yang dikirim oleh pihak pertama sebagai pihak pemilik barang guna dapat terjamin keselamatan dan keutuhan barang yang diangkut sehingga terhindar dari tanggung jawab dan kewajiban atau tuntutan ganti kerugian.

DAFTAR PUSTAKA

- Anantyo Sedy, dkk, 2012, Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut) , Semarang: Diponegoro Law Review
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991
- , *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008
- Abdul R Saliman. dkk, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan, Teori Dan Contoh Kasus*, Jakarta, Penerbit kencana.2007
- Agustina Rosa, 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta
- Ariyanto, 2016, *Jurnal, Perbandingan Asas Itikad Baik; Dalam Perjanjian Menurut system Hukum Civil Law (EropaContiniental) dan Common Law (Anglosaxon)*, Vol.2, Nomor 2, ISSN : 2356-4164, Singaraja : Faculty of Law and Social Sciences Ganesha University of Education.

- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008
- Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (BUKU II) Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, dan Incoterm*, Jakarta: PKIH FH-UP, 2011
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008
- FDC Sudjatmiko, 1985, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademia Presindo, Jakarta
- Henry Campbell Black, , *Revised Fourt Edition*. St. Paul Minn, West Publisher Co, 214.