

**TANGGUNGJAWAB PARA PIHAK DALAM
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI LAUT¹**

Oleh: Muhamad Rizal Aljufri²

Godlieb N. Mamahit³

Meiske T. Sondakh⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut dan bagaimana tanggung jawab para pihak atas kerugian dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Perjanjian pengangkutan terjadi karena adanya kesepakatan antara pengirim (*shipper*) dengan pengangkut (*carrier*), dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutannya ketempat tujuan tertentu dan pihak pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar ongkosnya. Dan sebagai tanda terimanya carrier akan menerbitkan *Bill of Lading* yang merupakan dokumen pengangkutan itu sendiri. *Bill of Lading* mempunyai arti yang sangat penting baik bagi pengangkut maupun bagi pengirim sehingga kesalahan pertulisan data pada *bill of lading* akan menempatkan pengangkut pada tanggungjawab yang seharusnya tidak perlu terjadi. 2. Di dalam perjanjian pengangkutan laut, ada dua pihak yang terkait yaitu pengirim barang (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*) dimana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda. Tanggung jawab itu sendiri pada hakekatnya terdiri dari dua aspek yaitu yang bersifat kewajiban (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). Sebagai pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan pada penerima barang di pelabuhan tujuan. Sedangkan tanggung jawab pengirim adalah memberikan informasi yang sebenar-benarnya mengenai sifat, jenis dan jumlah barang yang akan

diangkut tersebut serta membayar biaya pengapalannya.

Kata kunci: Tanggungjawab Para Pihak, Perjanjian, Pengangkutan Barang, Laut

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling empengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalulintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.

Dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini, maka sedikit banyak akan berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan dibidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, disamping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri. Transportasi yang semakin maju dan lancarnya pengangkutan, sudah pasti akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sector industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.

Transportasi ditinjau dari sudut Geografis, dapat dibagi sebagai berikut:

- a. Angkutan antarbenua;
- b. Angkutan antarkontinental;
- c. Angkutan antarpulau;
- d. Angkutan antarkota;
- e. Angkutan antardaerah;

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM 15071101251

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

- f. Angkutan didalam kota (*intra city transportation* atau *urban transportation*).¹

Jika dilihat dari sudut teknis dan angkutanya, maka transportasi dapat pula dirinci menurut jenisnya sebagai berikut :

- a. Angkutan Jalan Raya atau Highway transportation (road transportation).
- b. Pengangkutan Rel (rail transportation).
- c. Pengangkutan melalui air di pedalaman (inland transportation).
- d. Pengangkutan pipa (pipe line transportation).
- e. Pengangkutan laut dan samudera (ocean transportation).
- f. Pengangkutan udara (*transportation by air* atau *air transportation*).²

Adapun transportasi melalui air dapat di klasifikasikan pada dua golongan besar, yaitu transportasi air di pedalaman (*inland water transportation*) dan transportasi Laut (*ocean transport*). Dalam transpor air pedalaman itu meliputi transpor yang memakai jalan sungai, danau, dan kanal yang terdapat di dalam batas wilayah Negara yang bersangkutan. Sedangkan transpor laut meliputi transpor pelayaran pantai dan pelayaran samudera, berarti meliputi transpor antar Negara yang melewati batas Negara yang bersangkutan.³ Sedangkan secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut ;

1. Pengangkutan Darat.
 - a. Pengangkutan melalui jalan (raya)
 - b. Pengangkutan dengan kereta api
2. Pengangkutan Laut.
3. Pengangkutan Udara.⁴

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat penting mengingat $\frac{3}{4}$ luas dari permukaan bumi adalah berupa perairan. Peranan pengangkutan laut juga menjadi sangat penting di Negara/daerah yang berkepulauan, bersungai dan berdanau, bahkan untuk menghubungkan Negara satu dengan

Negara lainnya. Di dalam dunia perniagaan, transportasi laut atau samudera juga semakin diminati oleh masyarakat karena lebih menguntungkan apabila dibandingkan dengan pengangkutan melalui udara dan darat.

Atas dasar pemikiran diatas penulis tertarik melakukan penulisan skripsi ini dengan judul: Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut?
2. Bagaimana tanggung jawab para pihak atas kerugian dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut?

C. Metode Penelitian

Metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis digunakan untuk menganalisis berbagai peraturan Perundang-undangan tentang Perjanjian Pengangkutan Laut. Sedangkan pendekatan Empiris digunakan untuk menganalisis hukum bukan semata-mata sebagai suatu seperangkat atau Perundang-undangan yang bersifat normatif saja akan tetapi hukum dilihat sebagai perilaku masyarakat, selalu berinteraksi dan berhubungan dengan aspek kemasyarakatan, seperti politik, ekonomi, social dan budaya. Berbagai temuan lapangan yang bersifat individual akan dijadikan bahan utama dalam mengungkapkan permasalahan yang diteliti dengan berpegang pada ketentuan yang normative.⁶

HASIL PEMBAHASAN

A. Kebijakan Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut

Didalam perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yaitu :

1. Pengangkut
2. Pengirim barang/ Penumpang.¹⁰

¹ Prof.Drs.H.Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia, halaman 16.

² Prof.Drs.H.Rustian Kamaluddin, *Ibid*.

³ Prof.Drs.H.Rustian Kamaluddin, *Ibid*, hal 66

⁴ Ridwan Khairandy,S.H., M.H.,Machsun Tabroni, S.H., M.HUM., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, hal 96.

⁶ Ronny Hanintjo Soemitro, 1985, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta : Ghalia Indonesia, hal 78

¹⁰ Ridwan Khairandy,S.H., M.H.,Machsun Tabroni, S.H., M.HUM., Ery Arifuddin,S.H.,M.H.,Djohari Santoso, S.H.,S.U., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, hal 196.

Penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi pihak. Penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang.¹¹

Pengaturan pengangkutan laut di Indonesia diatur dalam berbagai macam peraturan antara lain :

- a. KUHD, Buku II Bab V, tentang perjanjian charter kapal.
- b. KUHD, Buku II Bab Va, tentang pengangkutan barang-barang.
- c. KUHD, Buku II Bab Vb, tentang pengangkutan orang.
- d. Peraturan khusus seperti :
 - Inpres No.3 tahun 1991, tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
 - Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
 - Paket Kebijakan 21 November 1988.
- e. Peraturan di luar KUHD
Peraturan di luar KUHD:
 - Indonesia Scheepvaarwet 1936 (Undang-Undang tentang Pelayaran Indonesia 1936), S.1936-700 bad-s, 1984-224.
 - Scheevaartverordering 1936 (Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia 1936), S. 1936-703 bsd S. 1937-446, 609, S. 1940-52, LN 1956-31, LN 1958-74.
 - PP nomor 17 tahun 1988.¹²

Namun di Indonesia hukum pengangkutan laut telah mengalami beberapa perubahan yang terakhir dengan kekuatan ordonansi tanggal 4 Februari 1933 (S. 1933-47 jns 38-1 dan 2) mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938, ketentuan-ketentuan peralihan ordonansi ini bisa ditemukan di Engelbrecht 1956 halaman 1032 atau Engelbrecht 1950 halaman 743.

Pada mulanya semua pengiriman barang melalui laut di lakukan dengan sistem konvensional atau curah. Akan tetapi kemudian sistem ini kurang diminati oleh masyarakat

dikarenakan kesulitan-kesulitan yang menyangkut masalah volume, waktu dan keamanan barang. Dalam sistem konvensional pengangkutan barang hanya dapat dilakukan dalam jumlah besar bahkan tak jarang harus menyewa atau mencharter satu kapal penuh dalam hal pengiriman dalam suatu daerah tidak ada kombainnya. Hal ini menjadi sangat tidak efektif dan efisien dikarenakan harga pengiriman mungkin menjadi sangat mahal jika barang cuma sedikit sedangkan pengirim terpaksa harus menyewa kapal atau bahkan pengiriman barang menjadi sangat lama karena pengirim menunggu sampai mendapat kombain.

Dengan kesulitan kesulitan seperti di atas maka kemudian sistem General cargo lebih diminati oleh para pengirim. Dengan sistem ini memungkinkan pengirim mengirim barang dalam jumlah sedikit dan tidak harus menunggu terlalu lama karena jika pengirim menghendaki mengirim barang, tidak harus mencarter satu kapal tetapi cukup dengan menggunakan media yang di sebut dengan petikemas atau kontainer.

Petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus untuk mengangkut muatan yang ada didalamnya.¹³ Filosofi di balik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya. Dan dapat membawa secara cepat, aman, efisien, atau bila mungkin dari pintu ke pintu (door to door).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 15 /2002 tentang perkapalan, pasal 1 ayat 12, petikemas adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen dan dapat dipakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut dan dirancang secara khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi, tanpa harus dilakukan muatan

¹¹ H.M.N. Purwosutjipto, SH. . *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5, Djambatan, 1985, halaman 173.

¹² Engelbrecht 1956 hal1032 atau Engelbrecht 1950 hal 743. 24

¹³ Capt.R.P.Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Elspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, PPM, 2003, hal 179.

kembali. Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran dari petikemas harus sama dan sejenis serta serta mudah diangkut.

Meskipun ukuran petikemas dari luar adalah sama atau seragam, namun petikemas dikeluarkan dalam beberapa variasi sesuai kegunaannya. Variasi tersebut dapat dilihat berdasarkan bentuk, ukuran, barang yang dimuat, dan cara pengisian muatan kedalamnya. Ada petikemas yg berbentuk tabung, kotak dan flat, ada yang berbentuk besar dan kecil, ada yang memuat barang padat, cair maupun curah. Ada yang dapat diisi dari depan, dari samping, atau dari atas, juga ada yang khusus dilengkapi pendingin untuk muatan beku.

Dalam pengangkutan laut, identitas barang muatan dicantumkan suatu surat berharga yang disebut konosemen atau bill of lading. Konosemen atau bill of lading inilah yang disebut dengan surat muatan.¹⁵ Dalam konosemen memuat identitas kepada siapa barang-barang itu harus diserahkan. Konosemen dapat diterbitkan atas pengganti atau atas tunjuk. Selain itu konosemen juga harus memuat identitas barang yang akan diangkut itu dan pencatatan itu seberapa mungkin hendaknya diperinci guna mencegah timbulnya kemungkinan perselisihan mengenai identitas barang-barang angkutan itu pada saat penyerahannya. Biasanya di dalam konosemen atau bill of lading diterangkan tentang keadaan waktu barang diterima untuk diangkut dengan menentukan klausula *receive for shipment in apparent good order and condition*, dan dengan adanya keterangan itu menjadi bukti tentang keadaan barang.¹⁶

Terjadinya perjanjian pengangkutan barang melalui laut akan terlibat pihak-pihak yang terkait di dalam perjanjian pengangkutan laut adalah pihak pengirim barang dan pengangkut. Dimana terjadinya perjanjian pengangkutan itu diawali dengan serangkaian perbuatan tentang penawaran dan permintaan yang dilakukan

oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik dengan cara antara lain:

a. Penawaran dari pihak pengangkut

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pihak-pihak, atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara (*ekspediter*). Apabila perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka pihak pengangkut langsung menghubungi pengirim, dimana pengangkut juga mengumumkan/mengiklankan kedatangan dan keberangkatan kapalnya, sehingga pengirim barang menyerahkan barangnya kepada pengangkut untuk diangkut.

b. Penawaran dari pihak pengirim

Apabila penawaran dilakukan oleh ekspediter, maka ekspediter menghubungi pengangkut atas nama pengirim barang. Kemudian pengirim barang menyerahkan barang pada ekspediter untuk diangkut. Setelah terjadi kesepakatan antara kedua belah pihak mengenai segala kondisi, maka pengangkutan dimulai dengan diawali membuat perjanjian pengangkutan itu sendiri.¹⁷

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.

Terselenggaranya pengangkutan itu karena adanya perjanjian pengangkutan yaitu antara pengangkut dengan pengirim atau pemakai jasa. Sifat perjanjian adalah konsensual. Dan sebagai tanda buktinya adalah dokumen pengangkutan yang disebut konosemen atau

¹⁵ Wiwoho Soedjono, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan perkembangannya*, Liberty, Yogyakarta, 1987, hal 89.

¹⁶ *Ibid*, hal 94

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, *hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991, hal 97.

bill of lading.¹⁸ Bill of lading juga merupakan tanda pengiriman barang-barang yang diberikan pengangkut (*carrier*) kepada pengirim barang atau shipper. Isinya menyatakan bahwa barang tersebut telah diterima dan disetujui oleh pengangkut untuk diangkat ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima barang (*consignee*) yang ditunjuk oleh pengirim barang. Surat muatan atau konosemen atau bill of lading diatur dalam KUHD, juga dalam The Hague Rules dan dalam The Hamburg Rules. Adapun pengertian dari Bill Of Lading (B/L)/Konosemen adalah dokumen pengangkutan barang yang didalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian freight, dan cara pembayarannya, nama consignee (penerima) atau pemesan, jumlah B/L yang harus ditandatangani, dan tanggal penandatanganan.

Didalam KUHD pengertian konosemen terdapat dalam Pasal 506, yaitu : "Konosemen adalah sepucuk surat yang ditanggali, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu yang ditunjuk dan disana menyerahkannya pada orang yang ditunjuk, beserta dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi."

Konosemen dikeluarkan oleh pengangkutan dan diberikan kepada pengirim barang sesudah barang tersebut dimuat diatas kapal. Pengirim setelah menerima konosemen dari pengangkut, maka ia kemudian mengirimkan konosemen asli kepada pihak penerima secara langsung atau melalui sebuah bank dan kalau hal itu terjadi maka hilanglah hak pengirim atau barang-barang dan haknya berpindah kepada penerima barang sebagai pemegang konosemen. Ini berarti bahawa penerima sebagai pemegang konosemen tampil ke muka sebagai pemilik barang yang sah dan karenanya ia berhak menuntut agar barang-barang diserahkan kepadanya. Didalam praktek untuk menuntut penyerahan barang-barang dari pengangkut oleh para pihak tidak cukup hanya menyerahkan konosemen saja, tetapi harus ditukarkan dengan Dilevery Order (D/O). Dilevery Order seperti yang oleh pemegang

konosemen dikeluarkan kepada pihak ketiga dengan tujuan berdasarkan surat-surat itu agar pihak ketiga tersebut menerima bagian barang-barang yang tercantum dalam konosemen (Pasal 510 ayat 2 KUHD).

Mengenai dokumen angkutan, The Hague Rules 1924 juga mengaturnya. Dalam Pasal 1 (b) menyebutkan bahwa The Hugue Rules hanya akan berlaku bila dalam penyelenggaraan pengangkutan dikeluarkan biil of lading atau dokumen yang semacam.

Bill of Lading merupakan perjanjian yang sifatnya unilateral (sepihak) karena perjanjian ini mengatakan secara sepihak bahwa semua syarat yang tercantum di dalam B/L hanya ditentukan oleh satu pihak, yaitu pengangkut akan tetapi berlaku juga bagi pihak-pihak lain yang tersangkut didalamnya. Seperti shipper maupun consignee. Hal ini tertera dalam *cassatoria clause* yang terdapat dalam B/L dan isinya sebagai berikut : 40 "In accepting this B/L the shipper, consignee and the owners of the goods and the holder of this B/L, expressly accepts and agrees to all stipulation, ondition, whether written, printed, stamped or incorporated on the front of back hereof."¹⁹

Yang artinya antara lain : Dengan menerima surat muatan ini (B/L) maka pengirim, penerima atau pemilik dan pemegang surat muatan ini dengan tegas menyetujui semua ketentuan dan persyaratan baik yang tertulis , tercetak maupun yang disetempel atau yang dimuat pada bagian muka atau belakang surat muatan ini.

Kesimpulanya bahwa barang siapa menghendaki barang muatannya diangkut oleh perusahaan pelayaran maka harus tunduk kepada semua persyaratan B/L perusahaan pelayaran yang bersangkutan. Jadi untuk melindungi kepentingan para pengirim atau penerima barang dari ketentuan *cassatoria clause* maka pada umumnya perusahaan pelayaran menunjuk pada hukum yang tertinggi (*paramount clause*) yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa yang timbul dengan pengirim / penerima barang. Untuk perusahaan pelayaran samudera menunjuk hukum yang tertinggi The Hague Rules (*International*

¹⁸ Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta: Dian Rakyat, 1984, halaman 21.

¹⁹ Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Eksport-Import*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003, hal 329

Convention for Unification of Certain Rules Relating to B/L), Brussel 1924, The Hamburg Rules (*United Nation Convention on the Carriage of Goods by Sea*), 1978 atau United Carriage of Goods by Sea Act 1936 (USA Congsa 1936). Sedangkan untuk perusahaan pelayaran nusantara mengacu pada Pasal 470 KUHD. Sebagai paramount clause untuk menyelesaikan sengketa tentang hak dan kewajiban yang timbul dalam pelayaran nusantara dan tampaknya pengaturan pada Hague Rules, Congsa by Sea Act ataupun dalam KUHD terdapat pengaturan yang berbeda.

B. Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut

Sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan laut dengan menggunakan kapal sebagai alat angkutannya, pengangkut dibebani dengan tanggung jawab tertentu terhadap barang-barang muatan yang diserahkan dari pengirim untuk diangkut.

Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD diatur dalam:

1. Pasal 468 KUHD

harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut". Ayat 1 : "Persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang, Ayat 2 (a): "Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak". Ayat 2 (b). "tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena:

1. suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya.
2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
3. suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

Ayat 3 : "Pengangkut juga bertanggung jawab kepada :

1. segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkut itu.
2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
3. segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

Selain itu disebutkan pula dalam pasal 477 KUHD bahwa : "pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diteruskannya barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya."

Khusus untuk rusaknya barang , pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat barang atau karena kesalahan pengirim .

Dalam pasal 1 e Hague Rules 1924 tanggung jawab pengangkut sejak barang muat di kapal sampai saat pembongkaran di pelabuhan tujuan. Apabila ketentuan ini dihubungkan dengan pasal 3 ayat 2 Hague Rules 1924, maka disebutkan kewajiban pengangkut antar lain memuat, menyusun dan kemudian membongkar barang dengan sebaik baiknya. Selain itu dapat disimpulkan tanggung jawab pengangkut menurut The Hague Rules ini disebut from tackle to tackle.²⁰ Dilain pihak pengangkut mempunyai kebebasan-kebebasan, kebebasan – kebebasan serta hak yang memberikan perlindungan kepada pengangkut terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan atau kerugian muatan bila kerugian atau kerusakan itu karena kesalahan pengangkut.

Dari ketentuan ini jelaslah pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian kalau muatan mengalami kerusakan atau karena pengangkut tidak cermat dalam menjalankannya. Tetapi pengangkut apat melepaskan diri dari tanggung jawabnya apabila muatan yang rusak itu disebabkan karena cuaca buruk yang dapat berakibat pelayaran tertunda, ruang muatan kemasukan air.

Tanggung jawab pengangkut Menurut The Hamburg Rules 1978. Dalam pasal 4 ayat 1 The Hamburg Rules 1978 tanggung jawab pengangkut sejak barang diserahkan dalam penguasaan pengangkut dipelabuhan muat, selama pengangkutan dan sampai saat penyerahan dipelabuhan tujuan kepada consignee.²¹ Menurut pasal ini tanggung jawab pengangkut pada saat pengusaannya yaitu dipelabuhan pemberangkatan selama

²⁰ Tuti T. Gondhokusumo, SH, *Pengangkutan Melalui Laut Jilid II*. Penerbit UNDIP, 1986, hal 130.

²¹ Ibid

berlangsungnya pengangkutan sampai dipelabuhan pembongkaran atau tanggung jawab pengangkutan pada saat barang ada di pihak penguasaan pengangkut sampai barang diserahkan kepada consignee.

Yang dimaksud dengan consignee yaitu mereka yang mempunyai hak untuk menerima penyerahan barang. Dalam Hamburg Rules 1978, juga ditegaskan tanggung jawab pengangkut atas hilangnya atau rusaknya barang, bahkan diperluas dengan tanggung jawab atas keterlambatan penyerahan barang, jika hal itu dalam penguasaan pengangkut, ini berarti jika terjadi keterlambatan penyerahan barang itu pengangkut harus membuktikan bukan karena kesalahannya apabila terjadi tuntutan ganti rugi. Hal ini berlaku pula untuk hilangnya atau rusaknya barang tersebut.

Tanggung jawab pengangkut sebagai Debitur diatur dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata yaitu :

- a. Pasal 1236 KUH Perdata
"Debitur wajib memberi ganti rugi, kerugian dan bunga kepada kreditur bila ia menjadikan dirinya tidak mampu untuk menyerahkan barang itu atau tidak merawatnya sebaik-baiknya untuk menyelamatkannya."
- b. Pasal 1246 KUH Perdata
"Biaya, ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut kreditur, terdiri atas kerugian yang telah dideritannya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualinya dan perubahan yang disebut dibawah ini."

Tanggung jawab pengirim pada umumnya Pengirim (shipper) bertanggung jawab memberikan data yang selengkap lengkapnya dan sebenar-benarnya mengenai barang yang akan dimuat tersebut disamping bertanggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, diatur dalam Pasal 470 KUHD. Isi Pasal 470 KUHD tersebut adalah :

- a. Pasal 470 ayat 1 KUHD
Pengangkut hanya bertanggung jawab sampai suatu batas harga tertentu atas kerugian yang disebabkan karena :
 1. Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan dan peranakan terhadap kapal.

2. Kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
 3. Salah memperlakukan tar menjaga barang yang diangkut.
 4. Kalau ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.
- b. Pasal 470 ayat 2 KUHD
"Pengangkut tidak bertanggung jawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkut, kecuali telah diberitahukan sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada saat barang itu diterima. KUHD ini tidak berlaku bagi muatan curah, misalnya minyak bumi, terigu, semen dan lain-lainnya."
 - c. Pasal 470 ayat 3 KUHD
"Pengangkut tidak akan memberikan ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru." Dari apa yang tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap : Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.²²
 1. Cacat tersembunyi pada badan atau mesin kapal, asal terbukti pemeliharaan dan perawatannya baik.
 2. Kesalahan navigasi yang dilakukan oleh nahkoda atau awak kapal.
 3. Kesalahan pengurusan dan perlakuan terhadap kapal.Selain itu dalam The Hagu Rules 1924 juga menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang sebabkan :
 1. Kebakaran, kecuali kebakaran ini karena kesalahan pengangkut atau pengangkut merahasiakan atas terjadinya kebakaran yang diketahuinya.
 2. Bahaya atau bencana dan malapetaka laut atau perairan pelayaran lainnya.
 3. Kejadian lain yang berada diluar kekuasaan manusia untuk mengatasinya.
 4. Tindakan peperangan.

²² H.M.N. Purwosutjipto, SH. . *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5, Djambatan, 1985, halaman 196.

5. Tindakan permusuhan dari rakyat setempat.
6. Penahan oleh raja, pemerintah atau orang-orang atau penyitaan karena tuntutan hukum.
7. Pembatasan karantina.
8. Tindakan atau kealpaan pengirim atau pemilik barang, agen atau wakilnya.
9. Pemogokan atau tindakan-tindakan lain yang menyerupai pemogokan, baik sebagian atau secara lengkap.
10. Kerusakan atau pemberontakan.
11. Kerugian karena susut isi atau susut barang, atau kerugian lainnya, kerusakan akibat dari cacat, menurunnya kualitas atau kerusakan sifat dari barang itu sendiri.
12. Pembungkusan yang tidak mencukupi atau tidak memenuhi syarat sebagai seaworthy package.
13. Merek yang tidak jelas atau tidak ada catnya yang dipergunakan untuk membuat merek peti, sehingga tidak dapat dibaca.
14. Cacat yang tersembunyi, yang tidak dapat diketahui dengan pengamatan yang sewajarnya.
15. Setiap sebab yang lain yang terjadi diluar kesalahan atau pengetahuan pengangkut, kecuali dapat membuktikan bahwa kesalahan pengangkut adalah ikut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

PP No. 5/1964 dari peraturan yang menggantikannya PP No. 2 /1969 menganggap kegiatan usaha pelayaran mencakup kegiatan bongkar-muat dengan alasan perlunya kebulatan tanggung jawab pengangkut. Sedangkan PP No. 17/1988 mengatur bahwa usaha bongkar-muat dilakukan oleh perusahaan yang berdiri sendiri. PP No 17/1988 menetapkan bahwa kegiatan bongkar muat dapat dilakukan baik oleh perusahaan pelayaran maupun oleh perusahaan bongkarmuat kapal. Seringkali timbul persoalan dimana sebenarnya terjadi kehilangan atau kerusakan barang ? Pemisahan kegiatan seperti yang dikehendaki oleh PP No. 17/1988 itu, tidaklah memecahkan masalah kecuali dalam hal-hal tertentu kegiatan bongkar-muat dilakukan oleh anak perusahaan dari 100

perusahaan pelayaran tersebut dimana penyelesaian dilakukan menurut kebijaksanaan perusahaan induk. Dalam pada itu trend penyelenggaraan pengangkutan terpadu (*termasuk dor to dor delivery system*) dan pengangkutan antar moda menghendaki adanya kesatuan tanggungjawab, baik dari segi operasional maupun dari segi hukum.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perjanjian pengangkutan terjadi karena adanya kesepakatan antara pengirim (*shipper*) dengan pengangkut (*carrier*), dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutannya ketempat tujuan tertentu dan pihak pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar ongkosnya. Dan sebagai tanda terimanya carrier akan menerbitkan *Bill of Lading* yang merupakan dokumen pengangkutan itu sendiri. *Bill of Lading* mempunyai arti yang sangat penting baik bagi pengangkut maupun bagi pengirim sehingga kesalahan pertulisan data pada *bill of lading* akan menempatkan pengangkut pada tanggungjawab yang seharusnya tidak perlu terjadi
2. Di dalam perjanjian pengangkutan laut, ada dua pihak yang terkait yaitu pengirim barang (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*) dimana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda. Tanggung jawab itu sendiri pada hakekatnya terdiri dari dua aspek yaitu yang bersifat kewajiban (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). Sebagai pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan pada penerima barang di pelabuhan tujuan. Sedangkan tanggung jawab pengirim adalah memberikan informasi yang sebenar-benarnya mengenai sifat, jenis dan jumlah barang yang akan diangkut tersebut serta membayar biaya pengapalannya. Penyelesaian suatu sengketa dalam pengangkutan barang melalui laut pada umumnya telah diatur dalam *konosemen* atau *Bill of Lading* sebagai persyaratan pengangkutan

(*conditioan of carriage*) sebagaimana tercantum dalam *cassatoria clause*. Karena peraturan di dalam B/L dibuat secara sepihak yaitu dari pihak *carrier* saja maka untuk melindungi kepentingan pengirim dan penerima perusahaan pelayaran menunjuk pada hukum yang tertinggi (*paramount clause*) yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa dengan pengirim dan penerima. Untuk perusahaan pelayaran samudera menunjuk hukum yang tertinggi The Hague-Visby Rules 1924, The Hamburg Rules 1978, atau USA coga 1936 disamping hukum dari Negara asal pelayaran tersebut dan Negara asal barang.. Sedangkan pengaturan pada pelayaran nusantara mengacu pada Pasal 470 KUHD.

B. Saran

1. *Bill of Lading* mempunyai arti yang sangat penting baik bagi *carrier* maupun bagi pengirim dan pengangkut sehingga kesalahan pertulisan data pada *bill of lading* akan menempatkan *carrier* pada tanggungjawab yang seharusnya tidak perlu terjadi. Maka penulis menyarankan agar lebih hati-hati lagi didalam membuat *Bill of Lading* untuk menghindari klaim dari *shipper*.
2. Baik *carrier* maupun *shipper* dalam pengiriman barang, keduanya harus memenuhi tanggung jawabnya baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Karena tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan berakibat fatal. Disinilah perlu adanya kesamaan visi bahwa antara *shipper* dan *carrier* harus berada dalam posisi sama tinggi sebagai mitra, sehingga kedua belah pihak merasa mempunyai kepentingan dan tanggung jawab yang sama besar. Kedua belah pihak juga harus sama-sama mengetahui tanggung jawab masing-masing dan batas-batasnya sehingga sehingga keduanya harus bekerja sama agar segala kewajibnya dapat terpenuhi dengan baik.
3. Sebagaimana segala peraturan yang menyangkut mengenai penyelesaiannya sengketa telah diatur di dalam *Bill of*

Lading, maka untuk menghindari kesalah pahaman, sebelum terselenggaranya pengangkutan pihak pengangkut harus menjelaskan secara rinci mengenai isi lampiran dari Bill of Lading sehingga *shipper* paham apa hak-haknya, dan dimana bisa diselesaikan jika terjadi sengketa antar keduanya. Hal ini dikarenakan servis dan tujuan yang sama dari perusahaan pelayaran yang berbeda tetapi tentulah

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Capt.R.P.Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta, 2003
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cetakan ketujuh , edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996.
- M.Husseyn Umar,SH, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Buku 2, Pustaka Sinar Harapan Jakarta,2001.
- MS.Amir, *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo, 1999.
- Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981.
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Djambatan, 1984.
- Prof.Drs.H.Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- _____, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid V, Djambatan, 1985.
- Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 3, Bhatara Karya Aksara, Jakarta, 1981.

- Ridwan Khairandy, S.H., M.H., Machsun Tabroni, S.H., M.HUM., Ery Arifudin, S.H., M.H., Djohari Santoso, S.H., S.U. ,
Pengantar Hukum Dagang Indonesia I, Gama Media, Yogyakarta, 1999.
- Ronny Hanitjo S., *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990.
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung, 1989.
- Sri Rejeki, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Universitas Diponegoro, Semarang, 1980.
- Sugiono, *Metode Penelitian Bisnis*, Alfabeta, Bandung, 1999.
- Sution Usman Aji, Djoko Prakoso, Hari Pranomo, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.
- Suyono, R.P., *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta: PPM, 2001.
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981.
- _____, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta, 1984.
- Tuti Triyanti, *Pengangkutan Melalui Laut*, Jilid I, Universitas Diponegoro, Semarang, 1982.
- _____, *Pengangkutan Melalui Laut*, Jilid II, Universitas Diponegoro, Semarang 1986.

Peraturan Perundang-undangan:

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
The Hague-Visby Rules 1924
The Hamburg Rules 1976.