

**TINJAUAN HUKUM MARITIM BERKAITAN  
DENGAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT  
ANGKUTAN KAPAL LAUT DALAM KEGIATAN  
PERDAGANGAN INTERNASIONAL<sup>1</sup>**

**Oleh: Yoshua Yudha Octavianus<sup>2</sup>**

Harold Anis<sup>3</sup>

Cornelis Dj. Massie<sup>4</sup>

**ABSTRAK**

Tujuan dilakukannya penelitian yaitu untuk mengetahui bagaimana bentuk-bentuk tanggung jawab pengangkutan barang melalui kapal laut secara internasional dan bagaimana pertanggungjawaban pihak pengangkut barang melalui laut berdasarkan hukum nasional Indonesia yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Bentuk-bentuk pertanggungjawaban pengangkutan melalui laut secara Internasional mendapat pengaruh dari Kamar Dagang Internasional (ICC) yang dalam perkembangannya telah mengeluarkan Incoterms terbaru tahun 2020 untuk mempermudah arus perdagangan internasional dalam hal ini mengatur di mana terjadi penyerahan barang, pihak mana berkewajiban membayar biaya pengangkutan, pengurusan pengangkutan hingga pengalihan resiko atas barang tersebut khususnya terms yang mengatur hal tersebut yakni : FAS (*Free Alongside Ship*), FOB (*Free on Board*), CNF (*Cost and Freight*), CIF (*Cost Insurance and Freight*). Tanggung jawab pihak pengangkut juga ditegaskan pada hasil konvensi internasional *The Hague Rules* pada artikel III dan IV mengatur kewajiban pengangkut dalam menyelenggarakan tanggung jawabnya dan batas tanggung jawab yang diberikan kepada pengangkut selama terselenggaranya pengangkutan. 2. Pertanggungjawaban pihak pengangkut barang melalui laut secara Hukum Nasional Indonesia diatur dalam buku kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan. Aturan tersebut mengatur kewajiban pengangkut dalam hal menjaga keselamatan barang,

memelihara kapal agar tetap laik laut, prinsip-prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dan praduga serta batas-batas tanggung jawab yang diberikan pengangkut selama menjalankan tugasnya seperti : bencana alam, pembajakan laut, terorisme, resiko kewajiban nakhoda memberikan pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya khususnya bila kapalnya terlibat dalam tubrukan.

Kata kunci: hukum maritime; angkutan kapal laut;

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang Masalah**

Kemaritiman berbeda makna dengan kelautan walaupun keduanya saling berhubungan. Kemaritiman diartikan bagian dari kegiatan manusia yang mengacu pada pelayaran, pengangkutan laut, perdagangan, navigasi, keselamatan pelayaran, kapal, pencemaran laut, wisata laut, kepelabuhan baik nasional maupun internasional, sedangkan kelautan ialah hal-hal yang berhubungan kegiatan wilayah laut yang meliputi permukaan laut, kolom air, dasar laut dan tanah dibawahnya.<sup>5</sup>

Pada umumnya perdagangan internasional, pengirim atau eksportir yang akan mengirim atau mengeksport barangnya ke luar negeri lebih memilih jasa angkutan laut, pernyataan ini didukung data dari *Indonesia National Shipowners Association (INSA)* atau Asosiasi Pelayaran Nasional mengatakan dimana 80% perdagangan internasional melalui laut, walaupun pengiriman melalui laut memiliki rentan waktu lebih lama namun dibalik itu banyak keuntungan dalam menggunakan transportasi laut yaitu: biaya murah, kapasitas angkutan yang besar, dan jarak tempuh angkutan yang jauh. Namun disamping itu terdapat resiko-resiko selama perjalanan melalui laut yang dapat terjadi mengakibatkan kerusakan atau kerugian atas barang dagangan. Atas hal tersebut, pentingnya hukum maritim mengenai tanggung jawab pengangkutan barang melalui laut agar barang sampai ke tujuan dengan selamat yang dapat menjadi

<sup>1</sup> Artikel Skripsi.

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 16071101408

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

<sup>5</sup> Maritim News, "Urgensi Undang-Undang Kemaritiman untuk Poros Maritim Dunia", <http://maritimnews.com/2016/09/urgensi-uu-kemaritiman-untuk-poros-maritim-dunia/> diakses pada tanggal 20 November 2019

pegangan bagi pihak pengirim dan penerima dalam proses perdagangan internasional.

## B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana bentuk-bentuk tanggung jawab pengangkutan barang melalui kapal laut secara internasional?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pihak pengangkut barang melalui laut berdasarkan hukum nasional Indonesia?

## C. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan penulis adalah metode penulisan hukum normatif.

## PEMBAHASAN

### A. Bentuk-Bentuk Pertanggungjawaban Pengangkutan Barang Melalui Laut Secara Internasional

#### 1) International Commercial Terms 2020

Kegiatan ekspor maupun impor pastilah terjadi kegiatan pengiriman barang (*cargo*) dari suatu negara ke negara lain. Dalam proses pengiriman tersebut sangat mungkin timbul berbagai persoalan seperti hilang atau rusaknya barang atau bahkan yang paling buruk adalah tidak terlaksananya penyerahan barang. Masalah pengiriman barang juga penting karena menyangkut beberapa hal seperti siapa yang berkewajiban membayar ongkos angkut, biaya penimbunan, biaya asuransi, siapa yang menanggung risiko hilang dan rusaknya serta kapan risiko tersebut beralih dari eksportir kepada importir. Untuk menjamin hak dan kewajiban semua pihak yang terlibat maka perlu ada kontrak perdagangan yang memberi kepastian tentang hak, kewajiban dan tanggung jawab mereka masing-masing.<sup>6</sup>

Seringkali para pihak dalam suatu perjanjian perdagangan internasional tidak menyadari adanya praktik-praktik perdagangan yang berbeda antara negaranya dengan negara lain. Hal ini dapat menimbulkan salah paham, atau bahkan sengketa yang hanya akan menghamburkan waktu dan biaya yang tidak sedikit. Untuk mencegah hal buruk demikian itu, *International Chamber of Commerce* (ICC) berupaya mengurangi perbedaan penafsiran

terhadap syarat-syarat perdagangan internasional tersebut.<sup>7</sup>

Hasil yang telah diupayakan oleh badan internasional ini adalah berhasil disusunnya serangkaian aturan mengenai syarat-syarat (dan penjabarannya) bagi perdagangan internasional (*international commercial terms* atau disingkat dengan "Incoterms"). Dengan kata lain, Incoterms diadakan untuk memberikan suatu perangkat aturan internasional untuk menerjemahkan syarat-syarat perdagangan internasional yang sering kali dipakai. Karena itu, dengan adanya terjemahan yang seragam, maka dapat dihindari timbulnya bermacam-macam penafsiran terhadap syarat-syarat perdagangan internasional.

Incoterms mengalami perkembangan disetiap dekade, pertama pada tahun 2000 mengalami perubahan pada tahun 2010 dan kemudian edisi terbaru dari *International Chamber of Commerce* (ICC) adalah tahun 2020. Jenis-jenis Incoterms 2020 antara lain: *Ex Works* (EXW), *Free Carrier* (FCA), *Cost Paid To* (CPT), *Carrier and Insurance Paid To* (CIP), *Delivery at Place* (DAP), *Delivery at Place Unloaded* (DPU), *Delivery Duty Paid* (DDP), *Free Along Ship* (FAS), *Free on Board* (FOB), *Cost and Freight* (CFR), *Cost Insurance and Freight* (CIF).<sup>8</sup> Kesebelas term ini telah mengalami perincian secara rigid dalam hal kewajiban dan tanggung jawab kepada masing-masing pihak yang timbul dari perjanjian pengangkutan perdagangan internasional.

Dalam proses perdagangan internasional yang dapat memberikan pengaruh dalam perekonomian negara khususnya catatan devisa negara, tentu pelaksanaannya dapat terbilang sangat kompleks karena tidak sedikit melibatkan berbagai pihak dalam hal ini pengangkutan melalui laut seperti : Perusahaan Pelayaran, *Freight Forwarder*, Bea Cukai, Bank, Pelabuhan dan berbagai pihak yang mendukung didalamnya.

Dalam pelaksanaan salah satu prinsip dari perdagangan internasional kebebasan

<sup>6</sup> Gunawan Widjaja & Ahmad Yani. *Transaksi Bisnis Internasional Ekspor-Impor & Imbal Beli*, Jakarta: Rajawali Pers, 2001, hlm. 139

<sup>7</sup> Adhitya Christanto, *Penggunaan Incoterms dalam Perjanjian Perdagangan Internasional*, *Lambung Mangkurat Law Journal*, volume 1, issue 2, September 2016, FH Universitas Lambung Mangkurat, hlm. 207

<sup>8</sup> Johnatas Montezuma, "Incoterms 2020", <https://internationalcommercialterms.guru/>, diakses pada tanggal 2 Januari 2020

berkontrak eksportir dan importir didukung oleh aturan internasional dari Kamar Dagang Internasional (ICC) yaitu *Internasional Commercial terms* 2020. Incoterms 2020 sangat membantu untuk melaksanakan pengangkutan barang khususnya melalui laut, dalam hal pengaturan dimana terjadi penyerahan barang, pihak mana berkewajiban membayar biaya pengangkutan, pengurusan pengangkutan hingga pengalihan resiko kerusakan atau kerugian atas barang.

*Internasional Commercial terms* yang mengatur penyerahan barang muatan dan pengangkutan melalui laut yaitu FAS (*Free Alongside Ship*), FOB (*Free on Board*), CNF (*Cost and Freight*), CIF (*Cost Insurance and Freight*). Dimana empat term tersebut menjadikan eksportir maupun importir memiliki hubungan hukum dengan pihak pengangkut yang menjadikan pengangkut memiliki tanggung jawab terhadap barang dagangan tersebut, penjelasan lebih lanjut mengenai terms tersebut sebagai berikut :

#### 1) FAS (*Free Alongside*)

*Free Along Side* yang artinya bebas di dermaga samping kapal ini memiliki syarat makna yang dimana penjual wajib mengantarkan barang sampai dermaga di samping sisi sebelah kapal yang disediakan oleh pembeli (importir) di pelabuhan embarkasi (pemuatan). Penyerahan barang adalah di samping kapal maka segala hal milik dan resiko atas barang beralih kepada pembeli (importir) sejak penyerahan dilakukan di samping kapal.<sup>9</sup>

Pada praktiknya biasanya pembeli (importir) menggunakan jasa agen *freight forwarder* dalam pengurusan pengangkutan melalui kapal laut, dengan demikian penyerahan barang tersebut diterima oleh *freight forwarder* dalam hal ini bertindak sebagai agen yang melindungi kepentingan prinsipalnya yaitu penerima (eksportir).

*Freight forwarder* disebut bertindak sebagai prinsipal yang melakukan pemuatan barang sampai diatas kapal dan pengurusan *Ocean Bill of Lading* oleh Perusahaan Pelayaran, menjadikan *freight forwarder* bertindak sebagai pengirim barang dan perusahaan pelayaran sebagai pengangkut. Perihal pengurusan *House*

*Bill of Lading* *freight forwarder* bertindak sebagai agen dalam hal ini sebagai pengangkut atas transaksi dari eksportir (pengirim) dan importir (penerima). Dengan demikian, term dimana pengalihan resiko barang sejak penerimaan di samping kapal pada pelabuhan pemuatan menjadikan *freight forwarder* sebagai pengangkut memiliki tanggung jawab hukum atas barang terhadap prinsipalnya yaitu penerima (importir).

#### 2) FOB (*Free on Board*)

*Free on Board* (FOB) yang artinya bebas di atas kapal. Term ini mengandung syarat bahwa kewajiban utama eksportir menyerahkan barang sampai di atas kapal, menyiapkan ijin ekspor dan biaya yang diperlukan dalam melakukan pemuatan di atas kapal atau mengurus *clean on board receipt*. Kewajiban utama importir mengurus angkutan, membayar freight dan menanggung asuransinya. Resiko kerusakan atau kerugian atas barang berpindah kepada importir setelah penyerahan barang diatas kapal.<sup>10</sup>

Pada praktik tanggung jawab hukum pengangkut hampir sama dengan term *Free Alongside Ship* (FAS) yang telah terurai di atas. Hanya saja yang membedakan eksportir kali ini yang mengurus perijinan ekspor oleh kepabean serta mengurus dokumen dan biaya dalam melakukan pemuatan di atas kapal yang sudah disiapkan oleh importir atau agen pengangkut dari importir, yang menjadikan pengalihan resiko barang atau tanggung jawab pengangkut terjadi saat barang sudah berada di atas kapal.

#### 3) CNF (*Cost and Freight*)

*Cost and Freight* (CNF) artinya ongkos dan biaya pengangkutan. Term ini mengandung syarat yang dimana kewajiban utama eksportir mengurus angkutan, membayar *freight* sampai pelabuhan tujuan, menyiapkan ijin ekspor, pajak dan biaya yang diperlukan dalam melakukan pemuatan. Resiko kerusakan atau kerugian dari eksportir ke importir saat melewati pagar kapal di pelabuhan pemuatan.<sup>11</sup>

Pada praktiknya *Cost and Freight* Incoterms 2020 ini, eksportir menggunakan jasa agen *freight forwarder* dalam hal mengurus angkutan sampai ke pelabuhan tujuan serta

<sup>9</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 216

<sup>10</sup> Hamdani & Haikal, *Selak Beluk Perdagangan Ekspor Impor Jilid III*, Jakarta: BUSHINDO, 2018, hlm. 32

<sup>11</sup> Hamdani & Haikal, *Loc.cit*

kegiatan lain didalamnya. Dengan kata lain freight forwarder sebagai pengangkut yang memiliki tanggung jawab hukum kepada eksportir maupun importir dalam hal menjaga keselamatan barang. Batas tanggung jawab *freight forwarder* kepada eksportir berakhir sampai barang di atas kapal dan sudah siap untuk berangkat, setelah itu pengangkut bertanggung jawab dengan importir sampai barang di atas kapal pada pelabuhan tujuan yang selanjutnya kewajiban importir yaitu mendapatkan dokumen pengangkutan, mengurus ijin impor oleh kepabeanan serta melakukan bongkar muat di pelabuhan tiba.

#### 4) CIF (Cost Insurance Freight)

*Cost Insurance Freight* (CIF) yang artinya ongkos, premi asuransi dan biaya angkutan. Term ini mengandung syarat bahwa eksportir wajib mengantarkan barang sampai ke pelabuhan tujuan. Ongkos, premi asuransi dengan syarat minimum dan biaya pengangkutan dibayar oleh eksportir walaupun demikian hak milik dan resiko kerugian atas barang beralih kepada importir sejak barang berada di kapal pada pelabuhan embarkasi (pemuatan).<sup>12</sup>

Praktiknya hampir sama dengan term CNF (*Cost and Freight*) yang membedakan hanya eksportir wajib mengasuransikan barangnya selama perjalanan bersama pengangkut. Dikarenakan segala resiko barang beralih di kapal pelabuhan pemuatan maka klaim asuransi dapat dilakukan oleh importir (pembeli) apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau kerugian yang disebabkan bukan kesengajaan/kesalahan dari pengangkut seperti: bencana alam, terorisme, dan batas-batas tanggung jawab pengangkut lainnya yang disepakati dengan pihak asuransi.

Berdasarkan Incoterms 2020 *waterway* (jalur laut) yang sebagai *choice of law*, pada prosesnya sangat bergantung pada transportasi melalui laut yang dimana importir maupun eksportir harus melibatkan pihak pengangkut dalam proses perpindahan barang. Dengan begitu perdagangan internasional saling berintegrasi dengan hukum maritim dalam hal pengangkutan melalui laut, agar setiap kepentingan masing-masing pihak tetap terjaga

dan tentunya mempelancar arus perdagangan internasional.

## 2) The Hague Rules

Sepanjang abad ke-19, pengangkutan barang melalui laut berkembang pesat akibat pertumbuhan bisnis dan perdagangan internasional. Lahirnya *The Hague Rules* tahun 1924 di Brusel sebagai konvensi internasional diharapkan dapat menjaga kepentingan barang dengan sebaik mungkin didasarkan pada tanggung jawab pengangkut didalamnya. Konvensi ini diratifikasi oleh 86 negara termasuk Amerika Serikat, Belanda, Inggris dan lain-lain. Pada perkembangannya, *The Hague Rules* telah diamandemen dengan protokol *Visby* disebut dengan *The Hague-Visby Rules* 1968 yang diratifikasi oleh 24 negara seperti Inggris, Australia, Kanada, dan lain-lain.

Berdasarkan konvensi tersebut, tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang dimuat di atas kapal dan berakhir saat keluar dari sling kapal (*from leading to loading* atau *from tackle to tackle*). Ketentuan tersebut dijabarkan dalam Pasal I (e): Pengangkutan barang-barang dimuat ke dalam kapal sampai barang-barang dibongkar dari kapal (*from end of tackle to end of tackle*). Jadi menurut ketentuan ini, pengangkut bertanggung jawab sejak barang diangkut di atas kapal, terkait pemeliharaan kapal diatur dalam Pasal III sebagai berikut:<sup>13</sup>

- (1) Pengangkut berkewajiban sebelum dan pada waktu dimulai pelayaran untuk melaksanakan dengan sewajarnya untuk :
  - a. menjadikan kapal layak laut;
  - b. cukup anak buah kapal, perlengkapan, dan pembekalan;
  - c. mempersiapkan ruangan-ruangan muatan
- (2) Berkewajiban memuat barang ke atas kapal dengan sewajarnya
- (3) Wajib memberikan surat muatan yang menyatakan :
  - a. merek untuk mengenal barang;
  - b. Jumlah koli atau potong; dan
  - c. keadaan barang.
- (4) Surat muatan berlaku sebagai alat bukti, kecuali ada bukti sebaliknya

<sup>12</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, Hal.218

<sup>13</sup> Sentosa Sembiring, *Hukum Pengangkutan Laut*, Bandung: Nuansa Aulia, 2019, hlm. 117

- (5) Pengirim dianggap memberi jaminan kepada pengangkut atas merek atau jumlah
- (6) Klaim atas kerusakan barang, diajukan paling lambat 3 hari, setelah barang diterima
- (7) Surat muatan merupakan dokumen perkapalan
- (8) Setiap syarat, perjanjian atau persetujuan dalam suatu perjanjian pengangkutan yang membebaskan pengangkut atau kapal dari tanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang berhubungan dengan barang-barang sebagai akibat dari kelalaian, kesalahan atau kekurangan dalam memenuhi kewajiban, maupun mengurangi tanggung jawab, "secara mutlak tidak berlaku sama sekali".

Berdasarkan aturan tersebut, dapat diartikan bahwa ada jangka waktu atau periode tersebut yang membatasi tanggung jawab pengangkut. Jangka waktu tersebut yang telah disepakati pengangkut berkewajiban untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut.

Dalam Artikel IV (4) mengenai *deviation clause*. Apabila diperhatikan setiap lembaran *bill of lading*, maka akan selalu ditemui ketentuan-ketentuan yang menetapkan bahwa kapal tidak diharuskan untuk berlayar melalui jalur yang biasanya dilayari atau yang sudah diumumkan akan dilayari. Mengenai ketentuan itu, berikut salah satu contoh dari *deviation clause* yang dimuat dalam suatu konosemen (*bill of lading*) yang dikeluarkan oleh sebuah perusahaan pelayaran.<sup>14</sup>

Agar dapat menetapkan kepada siapakah risiko penyimpangan arah itu dibebankan telah ditegaskan pula dalam *The Hague Rules* mengenai penyimpangan yang dianggap sah dan penyimpangan yang dianggap tidak sah. Penyimpangan-penyimpangan yang dianggap sah ialah jika penyimpangan arah itu dilakukan dalam rangka usaha untuk :

- (a) Menyelamatkan atau berusaha menyelamatkan nyawa dan harta benda di laut.
- (b) Menjaga kepentingan pengangkut dan para pemilik muatan, misalnya kapal

berlindung dalam pelabuhan yang tidak termasuk dalam rencana perjalanan sebagai usaha untuk menghindari topan yang sedang lewat di daerah jalur pelayaran kapal yang bersangkutan.

ini berarti, segala kerugian dan kerusakan yang terjadi sebagai akibat dari penyimpangan arah seperti yang disebutkan di atas berada di luar tanggung jawab pengangkut, sehingga pengangkut tidak dapat dituntut untuk mengganti kerugian dan kerusakan yang terjadi.<sup>15</sup>

## **B. Pertanggungjawaban Pihak Pengangkut Barang Melalui Laut Berdasarkan Hukum Nasional Indonesia**

### **1. Hak & Kewajiban Pengangkut**

#### **a) Perusahaan Pelayaran**

Kedudukan Perusahaan Pelayaran mengambil peran yang penting dalam proses perpindahan barang dengan menggunakan kapal sebagai transportasi laut. Dengan begitu Perusahaan Pelayaran mempunyai hubungan hukum dengan pengguna jasa angkutan yaitu pihak pengirim barang atau *freight forwarder* yang tertuang dalam perjanjian pengangkutan. Disamping itu Perusahaan Pelayaran memiliki hak dan kewajiban yang harus dipenuhi tujuannya agar memperlancar kegiatan perekonomian nasional salah satunya melalui arus perdagangan internasional sesuai dengan salah satu tujuan dibentuknya Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dalam hal Perusahaan Pelayaran melaksanakan tugasnya, Perusahaan Pelayaran sebagai pengangkut memiliki hak sebagai berikut :<sup>16</sup>

- (a) Menerima biaya angkutan
- (b) Menerima pemberitahuan barang yang dikirim
- (c) Menerima dokumen atau surat-surat barang yang hendak dikirim

Perusahaan Pelayaran menerima biaya angkutan diatur dalam Pasal 491 KUHD yang menyatakan setelah penyerahan barang di tempat tujuannya, penerima harus membayar biaya angkutannya dan apa yang selanjutnya harus dibayar dengan dokumennya yang berdasarkan itu telah menerima penyerahannya. Pasal 492 KUHD selanjutnya

<sup>14</sup> Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Seri Buku Ajar)*, (Jakarta: PKIH FHUP, 2013) , hlm.33

<sup>15</sup> *Ibid*, hlm.34

<sup>16</sup> Sentosa Sembiring, *Op.cit*, hlm. 26

menjelaskan bila biaya angkutannya ditetapkan menurut ukuran, berat, atau bilangan barang-barang yang harus diangkut, maka hal itu dihitung menurut ukuran, berat atau bilangan yang ada pada barang-barang itu pada waktu penyerahan terhadap penerima, kecuali bila ternyata, bahwa ukuran berat atau bilangannya pada waktu pengambilalihan diangkut lebih sedikit yang dalam hal itu biaya pengukuran, penimbangan dan perhitungan pada waktu penyerahan dibebankan kepada pengangkut, kecuali bila dalam pelabuhan itu ada kebiasaan yang lain. Perhitungannya menurut ketentuan-ketentuan usaha.<sup>17</sup>

Perusahaan Pelayaran juga berhak terhadap pemberitahuan barang apa yang dikirim, hal ini diatur dalam Pasal 469 KUHD yang menjelaskan bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barang itu sebelum atau pada waktu ia menerimanya.<sup>18</sup> Dengan begitu pengangkut terbebas dari tanggung jawab apabila pengirim tidak memberitahu barang sebenarnya yang dikirim.

Perusahaan Pelayaran membutuhkan dokumen dari pihak pengirim khususnya untuk ekspor sebagai berikut:<sup>19</sup>

- a) Faktur penjualan (*commercial invoice*);
- b) Lisensi ekspor (*export lisensi*);
- c) Daftar pengemasan (*packing list*);
- d) Daftar besar (*weight list*);
- e) Sertifikat asal (*certificate of origin*);
- f) Sertifikat pemeriksaan (*certificate of inspection*);
- g) Sertifikat pemuatan (*certificate of loading*);
- h) Sertifikat asuransi (*certificate of insurance*) atau polis asuransi (*insurance policy*);
- i) Pemberitahuan ekspor barang.

Sejumlah dokumen tersebut dibutuhkan oleh pengangkut dalam menentukan apakah barang yang akan dikirim sudah memenuhi persyaratan untuk dapat diangkut ke tempat tujuan yang diinginkan oleh pengirim dan/atau pemilik barang.

Disisi lain sebagai pengangkut Perusahaan Pelayaran juga mempunyai kewajiban agar

barang selamat sampai tujuan. Kewajiban tersebut antara lain :

1) Menjaga keselamatan barang

Menurut KUHD tepatnya di Pasal 91 yang menyatakan bahwa para pengangkut dan juragan kapal harus bertanggung jawab atas semua kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan atau barang-barang yang telah diterima untuk diangkut, kecuali hal itu disebabkan oleh cacat barang itu sendiri, atau oleh keadaan di luar kekuasaan mereka atau oleh kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter sendiri.

2) Memelihara kapal agar tetap laik laut

Dalam hal kelaiklautan suatu kapal ditegaskan dalam Pasal 320 dan 321 KUHD yang pada unsurnya menyatakan bahwa pertama, pengusaha kapal harus melakukan pemeliharaan kapal secara teratur; perlengkapan kapal harus secara lengkap di atas kapal; dan ketiga, anak buah kapal harus lengkap. Kedudukan anak buah kapal harus sesuai dengan perjanjian kerja yang ditandatangani oleh pemilik kapal. Jika kapal tidak laik laut, pengangkut harus bertanggung jawab dalam hal kerugian yang timbul dari barang pengiriman tersebut. Lebih kongkrit lagi tentang kelaiklautan dapat dilihat dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat kapal dan/atau surat kapal sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

## 2. Tanggung Jawab Pengangkut

Persoalan tanggung jawab pengangkut ini timbul karena adanya kewajiban dalam perjanjian pengangkutan. Lebih jelas dijabarkan dalam Pasal 468 KUHD : "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

<sup>17</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

<sup>18</sup> Ibid

<sup>19</sup> Radiks Purba, *Angkutan Laut Jilid 2*, (Jakarta : Rineka Cipta, 1997), hlm. 70

atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu".<sup>20</sup>

### 3. Batasan Tanggung Jawab

Pengangkut dapat menentukan batas tanggung jawab jika terjadi kerugian yang timbul, prinsip ini dalam hukum pengangkutan dikenal dengan *limitation of liability*. Adapun alasan prinsip pembebasan tanggung jawab diperkenankan dalam pengangkutan, adalah:<sup>21</sup>

- a. Adanya limit tertentu merupakan suatu dasar untuk penyelesaian tuntutan ganti rugi dengan secepat-cepatnya dan semudah-mudahnya tanpa harus meminta perantaraan hakim.
- b. Dilihat dari sudut pandang pengangkut untuk melihat kemungkinan resiko yang akan dihadapi dalam mengoperasikan armadanya.

### 4. Contoh Kasus (Putusan Mahkamah Agung nomor 2316 K/Pdt/2015)

#### a) Kasus Posisi

Bahwa PT. Toba Surimi Industries atau penggugat/termohon kasasi adalah salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang pengalengan dan pembekuan hasil laut, dan didirikan berdasarkan hukum Negara Republik Indonesia dan PT. Bumi Hanjaya Logistics atau pemohon kasasi/tergugat adalah salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa ekspedisi. Bahwa pada awalnya Penggugat ada mengirim 1 (satu) unit *container* berisikan *Canned Pasteurized Crabmeat*: 24.000 lbs., *Net Weight*: 10,880 Kgs, *Gross Weight*: 13,800 Kgs kepada *buyer* Penggugat yaitu Stavis Seafoods Inc. Boston-USA, namun *buyer* Penggugat tersebut mengalami kesulitan untuk mendistribusikannya di Amerika oleh karena terdapatnya kesalahan cetak label pada *Canned Pasteurized Crabmeat*. Atas dasar tersebut, kemudian Stavis Seafoods Inc. Boston-USA mengembalikan (meretur) terhadap 1 (satu) unit *container* dengan menggunakan jasa *freight forwarder* yaitu PT. Hanjins Logistic dibantu oleh PT. Bumi Hanjaya Logistics dalam melakukan handling pengiriman kepada PT. Toba Surimi Industries untuk dilakukan perbaikan.

Bahwa akan tetapi setelah barang tersebut diterima oleh PT. Toba Surimi Industries di Pelabuhan Belawan mengalami kerusakan dikarenakan pengangkut tidak menjaga secara baik dan benar pengaturan/pemberian temperature atau dengan kata lain pengaturan/pemberian temperature telah melebihi ambang batas yang dikehendaki oleh Penggugat sebagaimana dimaksud dalam *Bill Of Lading Instruction*. Bahwa atas kerusakan barang terhadap 1 (satu) unit *container* berisi *Canned Pasteurized Crabmeat*: 24.000 lbs. *Net Weight*: 10,880 Kgs, *Gross Weight*: 13,800 Kgs milik Penggugat menjadi beku dan kualitasnya menurun, sehingga tidak dapat dipergunakan lagi (rusak), atas kerusakan tersebut menimbulkan kerugian materil sejumlah tersebut dalam *Commercial Invoice "Return Cargo"* yaitu \$ 237,960 (dua ratus tiga puluh tujuh ribu sembilan ratus enam puluh USD) atau senilai Rp 3.331.440.000 (tiga miliar tiga ratus tiga puluh satu juta empat ratus empat puluh ribu rupiah).

#### b) Pelaksanaan Tanggung Jawab

Pertimbangan Majelis Hakim Berdasarkan Barang Bukti Bahwa sesungguhnya tak terbukti adanya hubungan hukum antara Pemohon Kasasi/Pembanding/Penggugat dengan Termohon Kasasi berdasarkan fakta-fakta hukum sebagai berikut:

1) Berdasarkan bukti T-I dokumen berjudul : "Forwarding/Shipping Instruction" tidak ada menyebutkan nama Tergugat, tetapi hanya menyebutkan antara lain :

- (a) Pihak pengirim barang (Shipper) adalah : Stavis Seafood, INC.;
- (b) Pihak penerima barang (Consignee) adalah : PT. Toba Sarimi Industries;
- (c) Pihak Pengangkut (Carrier) adalah : Hanjin;
- (d) Pihak Pemberitahu : PT. Toba Sarimi Industries;
- (e) Referensi Agen Pelayaran : Kosong;
- (f) Pelabuhan Muat : Boston, Amerika Serikat;
- (g) Petikemas (container) : SZLU9603820;

Bahwa dengan demikian telah terbukti berdasarkan dokumen bukti T-I berjudul : "Forwarding/Shipping Instruction" dimaksud adalah merupakan dokumen yang berisi perintah pengangkutan dari pihak Pengirim (Shipper) barang (cargo) kepada pihak

<sup>20</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

<sup>21</sup> Sentosa Sembiring, *Op.cit*, hlm. 115

Pengangkut (Carrier). Pihak Stavis Seafood, Inc sebagai pihak Pengirim barang (ekspeditur) memerintahkan pihak Pengangkut untuk membawa barangnya dengan kapal laut hingga diterima pihak penerima barang (Consignee). Hal ini membuktikan bahwa pihak Terbanding/Penggugat (selaku pihak penerima barang) hanya punya hubungan hukum secara formil dan materil dengan pihak pengirim barang (ekspeditur) dan/atau pihak Pengangkut; Bahwa oleh karena itu berdasarkan bukti T-1 dimaksud telah terbukti bahwa pihak Pengirim barang yang disebut dalam pertimbangan Putusan Majelis Hakim sebagai ekspeditur yang membuat instruksi kepada pihak pengangkut (Carrier) adalah kedua pihak yang mempunyai hubungan hukum yang wajib bertanggung jawab atau pihak yang semestinya patut (layak) digugat oleh Penggugat;

2) Bahwa telah tidak terbukti adanya hubungan hukum antara Pemohon Kasasi/Perbanding/Tergugat dengan Termohon Kasasi/Terbanding/ Penggugat terbukti, Perbanding/Tergugat berdasarkan dokumen bukti surat dimaksud berjudul *Bill of Lading* (Konosemen) tertanggal 21 Juni 2012 (Bukti T-2) yang dikeluarkan oleh Hanjin Logistics sebagai pihak Pengangkut, menyebutkan pihak-pihak sebagai berikut :

- i. Hanjin Logistics adalah pihak yang bertindak sebagai pengangkut (Carrier);
- ii. Stavis Seafoods Inc. adalah Shipper (pengirim barang) atau eksportir (pengekspor barang);
- iii. PT. Toba Surimi Industries adalah Consignee (penerima barang) dan juga sebagai Notify party (pihak Yang memberitahukan).
- iv. PT. Bumi Hanjaya Logistics adalah Forwarding Agent Referance;
- v. Place of Receipt (pelabuhan tempat penerimaan barang) : Boston, Amerika Serikat;
- vi. Port of Discharge/Place of deliver by Carrier (pelabuhan tempat penyerahan barang oleh pengangkut).

3) Bahwa berdasarkan barang bukti dari penggugat, pertimbangan hukum dan putusan Judex Facti tersebut adalah sangat keliru, tidak berdasarkan hukum, tidak

menerapkan hukum sebagaimana mestinya, karena alasan-alasan sbb :

- a. Terbanding bukanlah pihak pengirim barang atau Pengangkut (yang disebut oleh Judex Facti sebagai ekspeditur). Tetapi pihak Stavis Seafood, Inc. sebagai pengirim barang, yaitu barang dikirim dari Pelabuhan Boston, Amerika Serikat ke Pelabuhan Belawan, Sumatera Utara, dimana Terbanding/Penggugat adalah sebagai pihak Penerima Barang;
- b. Bahwa sangat tidak adil Pemohon Kasasi/Perbanding/Tergugat dihukum bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pada sesuatu yang diluar tugas dan tanggung jawabnya, karena Perbanding/Tergugat bukanlah pihak pengirim barang atau ekspeditur (yang dimaksud oleh Majelis Hakim) atau Pemohon Kasasi/Perbanding/Tergugat bukanlah sebagai pihak pengangkut, tetapi Pemohon Kasasi/Perbanding/Tergugat hanyalah pihak yang menyediakan jasa pengurusan kedatangan kapal dan barang di Pelabuhan Belawan tempat barang tiba dari Boston, Amerika Serikat;
- c. Berdasarkan alasan-alasan hukum tersebut diatas, maka Perbanding/Tergugat mohon agar dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian kepada Terbanding/Penggugat.

Berdasarkan Putusan Mahkamah Agung nomor 2316 K/Pdt/2015, dalam hal ini penulis mencoba menganalisa tanggung jawab atas kerugian yang timbul sebagai berikut :

- a) Tanggung jawab *freight forwarder* atas kerugian yang timbul

Jika mengacu dokumen pengangkutan sebagaimana barang bukti di atas, PT Stavis menggunakan jasa pengangkutan dari PT Hanjins sampai ke pelabuhan tujuan dan diterima oleh agen *freight forwarder* dari PT Toba Industries yaitu PT Bumi Hanjaya di pelabuhan tiba di mana sebagai agen freight forwarder bertanggung melakukan handling pengiriman yang memiliki kewajiban mengurus dokumen dengan kepabeanan mewakili prinsipalnya, melakukan bongkar muat hingga diterima oleh PT Toba Industries (penerima) di pelabuhan tiba. Dengan begitu PT. Hanjins



Logistic bertindak sebagai pengangkut barang sesungguhnya dan harus bertanggung jawab terhadap kerusakan barang dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya sesuai Pasal 468 KUHD maupun juga prinsip *The Hague Rules* dimana tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang dimuat di atas kapal dan berakhir saat keluar dari sling kapal (*from leading to loading* atau *from tackle to tackle*).

Perjanjian pengangkutan tersebut menggunakan term *Cost and Freight* (CNF) Incoterms 2020. Secara internasional khususnya Incoterm *Cost and Freight* tersebut, dimana tanggung jawab pengangkut terhadap segala resiko kerusakan atau kerugian barang beralih importir sejak di atas kapal di pelabuhan tiba dan telah diterima oleh importir/agen importir. Atas hal tersebut Putusan *Judex Facti* menyatakan PT Bumi Hanjaya harus bertanggung jawab sebagai agen dalam aktifitas penyerahan barang bertindak sebagai penerima (PT Toba Industries) seharusnya melakukan pengawasan terhadap kondisi barang terlebih dahulu sesuai dokumen pengangkutan sebelum barang itu diserahkan kepadanya, dikarenakan hal tersebut tidak dilakukan maka sesuai prosedur klaim yang lazim paling lambat 3 (tiga) hari barang diterima mengajukan secara tertulis klaim kerugian tersebut kepada pengangkut, namun hal itu juga diabaikan oleh PT Bumi Hanjaya atau PT Toba Industries sebagai penerima barang (importir).

Dari hal di atas penulis berpandangan terdapat kesenjangan antara barang bukti dengan fakta perjanjian dalam Incoterms yang digunakan. Kesenjangan dalam hal ini dapat menimbulkan interpretasi sendiri dari penegak hukum. Hal ini dapat terjadi disamping perkembangan bisnis yang pesat, hukum maritim saat ini dalam hal pengangkutan saat ini baik internasional maupun nasional tidak mengakomodir secara komprehensif mengenai hubungan hukum antar pihak pengangkut dan dokumen hukum yang timbul dari perjanjian pengangkutan.

b) Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran atas kerugian yang timbul

PT Hanjins Logistic sebagai *freight forwarder* memiliki kewajiban untuk mencari angkutan transportasi laut yang layak dan sesuai dengan

keadaan barang milik pengirim. Dalam hal ini *freight forwarder* berurusan dengan Perusahaan Pelayaran untuk mengirim barang tersebut, dengan begitu Perusahaan Pelayaran memiliki hubungan hukum dengan *freight forwarder* yang bertindak sebagai pemilik barang, menjadikan Perusahaan Pelayaran sebagai pengangkut yang bertanggung jawab atas kerusakan/kehilangan akibat dari kelalaian dari pengangkut. Hubungan hukum tersebut timbul dari dokumen perjanjian pengangkutan yang dikeluarkan oleh Perusahaan Pelayaran yaitu *Ocean Bill of Lading*, *Shipping Instruction* serta dokumen-dokumen terkait yang mendukung. Atas dasar tersebut, *freight forwarder* (PT Hanjins Logistic) berhak klaim ganti rugi kepada Perusahaan Pelayaran yang digunakan.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

- 1) Bentuk-bentuk pertanggungjawaban pengangkutan melalui laut secara Internasional mendapat pengaruh dari Kamar Dagang Internasional (ICC) yang dalam perkembangannya telah mengeluarkan Incoterms terbaru tahun 2020 untuk mempermudah arus perdagangan internasional dalam hal ini mengatur di mana terjadi penyerahan barang, pihak mana berkewajiban membayar biaya pengangkutan, pengurusan pengangkutan hingga pengalihan resiko atas barang tersebut khususnya terms yang mengatur hal tersebut yakni : FAS (*Free Alongside Ship*), FOB (*Free on Board*), CNF (*Cost and Freight*), CIF (*Cost Insurance and Freight*). Tanggung jawab pihak pengangkut juga ditegaskan pada hasil konvensi internasional *The Hague Rules* pada artikel III dan IV mengatur kewajiban pengangkut dalam menyelenggarakan tanggung jawabnya dan batas tanggung jawab yang diberikan kepada pengangkut selama terselenggaranya pengangkutan.
- 2) Pertanggungjawaban pihak pengangkut barang melalui laut secara Hukum Nasional Indonesia diatur dalam buku kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan

Pemerintah nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan. Aturan tersebut mengatur kewajiban pengangkut dalam hal menjaga keselamatan barang, memelihara kapal agar tetap laik laut, prinsip-prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dan praduga serta batas-batas tanggung jawab yang diberikan pengangkut selama menjalankan tugasnya seperti : bencana alam, pembajakan laut, terorisme, resiko kewajiban nakhoda memberikan pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya khususnya bila kapalnya terlibat dalam tubrukan.

#### B. Saran

- 1) Dengan berkembangnya dunia industri global saat ini menjadikan perdagangan internasional semakin kompleks ditandai dengan keluarnya Incoterms hingga edisi terbaru tahun 2020, disamping itu aturan internasional tanggung jawab pengangkut mengacu pada konvensi internasional *The Hague Rules* masih kurang relevan dan condong menguntungkan pengangkut untuk itu perlu adanya pembaruan secara rigid pertanggungjawaban terlebih khusus terhadap pengaturan batas tanggung jawab pengangkut agar tidak disalahgunakan atau dimanfaatkan pihak pengangkut agar terbebas dari tanggung jawabnya.
- 2) Mengacu pada perkembangan dunia industri global yang disebutkan di atas, pada kenyataannya penerapan hukum di Indonesia dalam hal ini mengenai tanggung jawab pengangkutan khusus pengangkutan melalui laut masih dirasakan belum responsif. Contoh kasus pada Putusan Mahkamah Agung nomor 2316 K/Pdt/2015 yang membatalkan Putusan *Judex Facti* Putusan Pengadilan Tinggi Medan Nomor 40/PDT/2014/PT.MDN tanggal 24 April 2014 yang menguatkan Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor 666/Pdt.G/2012/PN.Mdn tanggal 26 Agustus 2013; menunjukkan pentingnya pembaruan KUHD, Undang-Undang terkait yang mencantumkan secara tegas hubungan hukum antar pihak yang timbul dari perjanjian pengangkutan melalui laut terjadinya konsistensi penegakan hukum dan tercipta peradilan yang sederhana, cepat dan biaya ringan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Adolf, H. (2004). *Hukum Perdagangan Internasional*. Jakarta: Rajawali.
- Asikin, Z. (2014). *Hukum Dagang*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Bagus, I. (2000). *Aspek-Aspek Hukum Perdata Internasional dalam Transaksi Bisnis Internasional*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Black, H. C. (1990). *Black's Law Dictionary 5e*. St. Paul Minn West Publishing.
- Bram, D. A. (2013). *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Seri Buku Ajar)*. Jakarta: PKIH FHUP.
- Haikal, H. &. (2018). *Selak Beluk Perdagangan Ekspor Impor Jilid II*. Jakarta: BUSHINDO.
- Hanajat, I. (2013). *Hukum Maritim*. Jakarta: Direktorat Pendidikan Menengah Kejuruan.
- Ibrahim, J. (2005). *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Idham, A. (1995). *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut dan Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau dari Hukum Maritim*. Bandung: Alumni.
- Kartini, E. (2015). *Hukum Maritim*. Yogyakarta: Deepublish.
- Muhammad, P. A. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Nugraha, E. (2017). *Laut Sumber Kehidupan*. Jakarta: STP PRESS.
- Purba, R. (1997). *Angkutan Laut Jilid 2*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ronosentono, H. N. (1997). *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding*. Jakarta: Infomedika.
- Sembiring, S. (2019). *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: Nuansa Aulia.
- Sunedi, A. (2014). *Hukum Ekspor*. Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Yani, G. W. (2001). *Transaksi Bisnis Internasional (Ekspor-Impor & Imbal Beli)*. Jakarta: Rajawali Pers.

**Jurnal**

- Berkah, A. (2017). Dampak Kekuasaan Maritim Sriwijaya Terhadap Masuknya Pedagang Muslim di Palembang Abad VII-IX Masehi. *Jurnal Studi Islam Vol. 13 No.1*, 58.
- Christanto, A. (2016). Penggunaan Incoterms dalam Perjanjian Perdagangan Internasional. *Lambung Mangkurat Law Journal Vol.1 Issue 2*, 207.
- Hasoloan, J. (2013). Peranan Perdagangan Internasional Dalam Produktifitas dan Perekonomian. *Jurnal Ilmiah Pend. Ekonomi Vol.1 No.2*, 110.
- Kadar, A. (2015). Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Nasional Vol. 1 No.3*, 1.
- Nopirin. (1997). Akutan Publik Dalam Era Perdagangan Bebas. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Indonesia Vol.12 No.2* , 6-7.
- Sawora, N. (2018). Analisis Sumber dan Penggunaan Modal Kerja Pada PT. Pelayaran Bina Benua Samudera Banjarmasin. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Bisnis Vol.4 No.1*, 51.
- Tjoneng, A. (2015). Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia. *Jurnal Hukum Bisnis dan Investasi Vol.7 No.1*, 48.