

BAB II

PEMBAHASAN

A. Tinjauan Umum tentang Tanggung Jawab Hukum dan Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab Hukum.

A.1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Tanggung jawab merupakan suatu hal yang sangat penting dalam suatu perjanjian pengangkutan, karena tanggung jawab merupakan suatu perlindungan atau jaminan bagi para pengguna jasa angkutan. Melihat pentingnya masalah tanggung jawab tersebut, maka akan diuraikan pengertian tanggung jawab yang dihimpun dari beberapa literatur agar dapat memberikan gambaran tentang tanggung jawab seperti apa yang dijamin oleh pihak pengangkut kepada pihak yang diangkut.

Terdapat berbagai istilah yang digunakan antara lain tanggung jawab, pertanggungjawaban atau tanggung gugat. Tanggung jawab atau pertanggungangan jawab, pada dasarnya lebih tepat apabila dipakai untuk hal-hal yang berkaitan dengan masalah keuangan¹². Istilah tanggung jawab mempunyai dua arti, sebagai terjemahaan dari istilah *responsibility* dan istilah *liability*. *Responsibility* mempunyai arti tanggung jawab dalam pelaksanaan suatu tugas atau untuk suatu benda atau seseorang, sedangkan *liability* adalah istilah yang

¹² Sulistiyono Adi, 2006, *Budaya Musyawarah Untuk Penyelesaian Sengketa Win-Win Solution Dalam Perspektif Hukum*, Jurnal Hukum Bisnis, hlm 25.

menunjukkan tanggung jawab untuk mengganti suatu karena cedera janji, perbuatan melawan hukum atau karena sesuatu yang menjadi milik atau dibawah penguasaan pihak lain.¹³

Tanggung jawab pengangkut menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 468 ayat 1 menyebutkan bahwa :

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan janji barang yang akan diangkut sejak penerimaan sampai saat penyerahanya.”

Sedangkan ayat 2 Pasal tersebut diatas menerangkan pula:

“Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang-barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakanya barang.”

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tanggung jawab pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk memikul tanggung jawab atau mengatur pembatasan dari tanggung jawab pengangkut dengan menentukan bahwa ia membuktikan tidak diserahkanya barang atau kerusakan akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya akibat dari sifat, keadaan cacat benda sendiri atau dari kesalahan pengirim.

Tanggung jawab pengangkut menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dalam Pasal 7 menyebutkan bahwa:

“Perusahaan Pelayaran bertanggungjawab sebagai pengangkut penumpang, barang, dan hewan sesuai dengan ketentuan peraturan

¹³ Ibid, hlm 28.

perundang-undangan yang berlaku atas persyaratan perjanjian pengangkutan, atau kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.”

Tanggung jawab pengangkut menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut senada dengan ketentuan yang terdapat dalam KUHD. Tanggung jawab pengangkut menurut peraturan Internasional dalam *The Rule 1924*, dalam Artikel I (E) menyebutkan;

“*Carriage of goods cover the period from the time when the goods are loaded on the time they are discharged from the ship.* (Pengangkutan barang meliputi suatu jangka waktu antara saat pemuatan barang sampai dengan saat pembongkaran dari pada barang-barang itu dari kapal yang muatannya di pelabuhan muatan).”

Tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules 1924* dimulai sejak barang-barang dimuat ke atas kapal dan berakhir sejak saat barang-barang itu dibongkar serta di serahkan dekat kapal. Tanggung jawab menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 41 adalah :

“Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d. kerugian pihak ketiga.”

Jumlah ganti kerugian terhadap pengoperasian kapal yang dimaksud dalam Pasal 41 tersebut diatur dalam Pasal 292 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Demikianlah apabila dihubungkan dengan pengangkutan laut maka ini menjadi tanggung jawab pihak pengangkut untuk memberikan ganti kerugian akibat kesalahan pengangkut sesuai dengan besarnya kerugian yang diderita.

A.2. Prinsip - Prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Dalam hukum pengangkutan, dikenal beberapa prinsip-prinsip tanggung jawab untuk pengangkut. Prinsip-prinsip ini berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti kerugian kepada pengguna jasa pengangkutan di perairan. Prinsip-prinsip tanggung tersebut adalah¹⁴:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan (*fault liability, liability based on fault*)

Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan Babolonia kuno. Dalam bentuknya lebih modern, prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum Romawi termasuk doktrin “*culpa*” dalam *lex Aquila*. *Lex Aquilia* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak haruslah diberikan santunan. Prinsip tersebut kemudian menjadi hukum romawi modern seperti yang terdapat dalam Pasal 1328 Code Civil Prancis. Pasal tersebut menyebutkan “*Any act whatever done by*

¹⁴ Abdul Kadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 65.

a man which cause damage to antoher obliges him by whose fault the damage was cause to repair it (Tindakan apa pun yang dilakukan oleh seorang yang menyebabkan kerusakan pada orang lain mengharuskannya atas kesalahan siapa yang menyebabkan kerusakan untuk memperbaikinya).

Kemudian sesuai dengan asas konkordasi ketentuan tersebut juga kemudian berlaku di Indonesia dan diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata tentang Perbuatan Melawan Hukum, berbunyi :

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.”

Definisi tersebut memberi pengertian bahwa perbuatan melawan hukum ini tidak hanya perbuatan positif, tetapi juga perbuatan negatif yang meliputi tidak berbuat sesuatu yang seharusnya menurut hukum orang harus berbuat. Pengertian kesalahan disini adalah pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian. Adapun yang menjadi ukuran atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedahkan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak melakukan sesuatu¹⁵

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan antara lain dianut oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam kaitannya dengan tanggung jawab terhadap

¹⁵ E. Saefullah Wiradipradja, *Op. Cit*, hlm 22-23.

keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya. Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pelayaran menentukan bahwa jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d, bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan diperairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya¹⁶.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak tergugat¹⁷.

Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan 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-

¹⁶ Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

¹⁷ Khairandy Ridwan, *Op. Cit.*, hlm 380.

undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD menganut prinsip tanggung jawab praduga. Dalam ketentuan Pasal 468 ayat 2 KUHD berbunyi :

Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali ia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya¹⁸.

Dengan demikian bahwa prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian yang artinya bahwa pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah atau lalai maka ia akan dibebaskan dari tanggung jawab.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute liability* atau *strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Dengan begitu para ahli membedahkan kedua terminologi diatas¹⁹. Ada pendapat mengatakan *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak

¹⁸ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

¹⁹ Shidarta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT Grasindo, Jakarta, hlm 63.

sebagai faktor yang menentukan. Tetapi, ada pengecualian yang mungkin dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan *force majeure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualian. Prinsip tanggung jawab mutlak dalam tanggung jawab pelaku usaha atas produk/jasa yang mengecewakan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Dalam hal ini, konsumen hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan pelaku usaha dan kerugian yang dideritanya. Selbihnya dapat digunakan prinsip *strict liability*.

A.3. Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pengangkutan Barang

A.3.1 Pengangkutan Barang

Dalam pengangkutan laut, pengangkut diwajibkan oleh undang-undang untuk bertanggung jawab terhadap keselamatan barang, yaitu²⁰ :

1. Tanggung jawab atas keselamatan barang ; Perjanjian pengangkutan terjadi pada saat pihak pengangkut menerima barang dan mulai pada saat pihak pengangkut mempunyai kewajiban menjaga keselamatan barang-barang. Kewajiban menjaga keselamatan barang berarti mengambil alih tanggung jawab dari

²⁰ Utari Siti, 1994, *Pengangkutan Laut*, Balai Pustaka, Jakarta, hlm 19.

pihak pengirim untuk menjaga keselamatan barang sampai pada kepada pihak penerima barang.

2. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat sifatnya, keadaanya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.
3. Pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipkerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

A.3.4 Syarat dan Prosedur Pengangkutan Barang Baik Berdasarkan Undang-Undang maupun Perjanjian Pengangkutan Laut.

Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat tiga pihak saling mempunyai hubungan hukum satu sama lain, yakni ²¹:

- a. Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki muatan kapal (barang) untuk dikirim dari sebuah pelabuhan tertentu (pelabuhan muatan) guna diangkut ke pelabuhan lainya (pelabuhan tujuan);

²¹Purwosutjipto HMN, 1983, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Penerbit Djembatan, hlm 7.

- b. Pengangkut (*Carrier*), yaitu perusahaan angkutan di perairan yang melaksanakan atau menyelenggarakan pengangkutan muatan dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan, atau ke pelabuhan antara (*Transshipment port*).
- c. Penerima barang (*cosignee*) yaitu orang atau badan hukum, kepada siapa muatan dikapalkan. Pada waktu kapal tiba dipelabuhan tujuan, umumnya perusahaan pelayaran yang bersangkutan akan mengumumkan berita kapal perusahaan tersebut (dengan identitas lengkap) telah tiba dari suatu Negara dan telah tiba di dermaga pelabuhan.

Dalam jangka waktu tiga hari setelah pembongkaran seharusnya para penerima sudah mengambil barangnya, setelah sebelumnya menukar B/L asli dengan DO (*Delivery Order*). DO ini akan memberikan hak kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan barang-barang yang disebut dalam DO itu kepada petugas gudang pengangkut²². Walaupun pengangkut telah berusaha dengan sekuat tenaga agar dapat menyerahkan barang dalam keadaan utuh sesuai dengan jumlah dan keadaan yang tercantum dalam B/L akan tetapi selalu ada kemungkinan pada waktu penyerahan kepada penerima barang dalam keadaan rusak atau kurang itu tidak sesuai dengan yang tercantum dalam B/L. Bilamana selama dalam perwalian pengangkut terjadi

²² Sudjatmiko. F.D.C., *Pokok – Pokok Pelayaran Niaga*, CV. Akademika Pressindo, Jakarta, hlm 67.

kerusakan/kekurangan atas komoditi yang diangkutnya, maka tuntutan ganti rugi (klaim) dan penyelesaian dilakukan dipelabuhan tujuan antara pengangkut (atau agennya) dengan *consignee (reclaiment)*. Ketentuan ini telah disebutkan di setiap B/L. Dengan diterimanya B/L oleh *consignee* dari *Shipper*, berarti hak atas komoditi telah diserahkan oleh *shipper* kepada *consignee* (B/L merupakan bukti hak milik). Jika komoditi yang diterima oleh *consignee* tidak kurang suatu apapun, berarti sesuai dengan yang tercantum di dalam B/L maka pengangkut telah melakukan tugas dan kewajibanya dengan baik sehingga ia berhak memperoleh pembebasan atas tuntutan ganti rugi/klaim dari *consignee*. Tetapi bila komoditi yang diterima oleh *consignee* tidak sesuai dengan apa yang tercantum di dalam B/L misalnya ada kerusakan/kekurangan komoditi, maka *consignee* berhak untuk mengajukan klaim atas barang yang kondisinya tidak sesuai dengan yang tercantum dalam B/L kepada pengangkut. Pengangkut setelah menerima pemberitahuan klaim dari *consignee*, segera menerbitkan Bukti/Tuntutan (TBT) yang ditujukan/diserahkan kepada *consignee* yang maksudnya bahwa kerusakan/kekurangan komoditi tersebut yang dikonstatir, bukan bukti bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan/kekurangan tersebut. Kedua belah pihak (pengangkut dan *consignee*) melakukan penyelidikan terhadap sebab-sebab atau

kejadian yang mengakibatkan kerusakan/kekurangan komoditi, akan membuktikan apakah pengangkut bertanggung jawab atas kerugian/kekurangan itu²³. Jadi, TBT hanya sebagai pangkal dan pemeriksaan yang akan dilakukan oleh kedua belah pihak. Bila tidak ada TBT, tentu pengangkut akan menolak melakukan pemeriksaan. Oleh karena itu, jika *consignee* mengkonstatir adanya kerusakan/kekurangan yang diterimanya, maka pengangkut dituntut membuat TBT ketika menerima komoditi dan pengangkut dituntut membuat TBT ketika menerima komoditi, dan pengangkut wajib membuatnya. Di dalam TBT dicatat dengan jelas mengenai²⁴:

- a. Sifat kerusakan/kehilangan komoditi
- b. Besarnya/banyaknya kerusakan/kekurangan.
- c. Sebab-sebab dari kerusakan/kekurangan. Jika tidak diketahui dengan pasti sebab-sebabnya, dicatat dengan komoditi yang sebenarnya.

Kemudian TBT ditandatangani oleh kedua belah pihak. Namun sebelum menandatangani *reclaiment* (pihak penuntut klaim) perlu meneliti catatan-catatan yang ada dalam TBT karena mungkin pihak pengangkut mencatat hal-hal merugikan *reclaiment*, misalnya pengemas tidak kuat kerusakan/kekurangan disebabkan oleh *force majeure* dan sebagainya.

²³ Sudjatmiko, F.D.C, *Op. Cit*, hlm 72.

²⁴ Tjakranegara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, hlm. 19.

Dalam hal kerusakan/kehilangan tidak dapat dilihat dari luar sehingga hanya dapat diketahui ketika menerima komoditi dari pengangkut. Mengenai kerusakan/kehilangan komoditi yang tidak dapat dilihat dari luar waktu komoditi diterima ataupun waktu sebelumnya diatur dalam Pasal 485 dan 486 KUHD sebagai berikut: “Paling lama pada hari ketiga setelah penyerahan komoditi, Penerima komoditi memberitahukan secara tertulis kepada pengangkut atau kuasanya atas adanya kerusakan/kekurangan tersebut (tidak dapat dilihat dari luar) “. Jangka waktu tiga hari diatur dalam Pasal III ayat 6 *The Hague Rules*. Dalam hal ini, surat pemberitahuan tersebut berlaku sebagai TBT. Jika di dalam B/L ada catatan bahwa pengemasan sobek atau peti retak, dan sebagainya (B/L kotor) sudah tentu *consignee* tidak dapat mengajukan tuntutan. Oleh karena itu, *consignee* perlu juga memperhatikan apakah B/L kotor atau tidak sebelum tuntutan diajukan kepada pihak pengangkut dilihat dari kondisi B/L apakah pengapalan barang-barang sesuai dengan persyaratan L/C, maka dapat dibedakan “*clean*” dan “*unclean*” (*dirty*) B/L²⁵:

a. *Clean B/L*

Bilamana pada sebuah B/L tidak terdapat catatan-catatan tentang kekurangan-kekurangan/catatan barang-barang, maka B/L tersebut dinyatakan “*clean*”. Biasanya B/L tersebut

²⁵Tjakranegara Soegijatna, *Loc. Cit.*, hlm 24.

menggunakan kata-kata "*Shipper in apparent order and conditions on board*".

b. *Unclean B/L*

Bilamana penyiapan-penyiapan barang, pengepakan dan lain sebagainya tidak sesuai dengan syarat-syarat L/C atau ada yang kelihatan rusak dan sebagainya dengan catatan misalnya '*stained case*', '*straw wrapped only*', dan sebagainya maka B/L dimaksudkan "*dirty*", "*unclean*".

Unclean Bill of Lading kurang disukai Bank maupun penerima barang sebab dengan adanya catatan-catatan di dalamnya sudah menunjukkan adanya indikasi yang kurang baik, kalau pengepakannya kurang baik, sudah pasti akan lebih cepat membahayakan isinya, apalagi mengingat barang tersebut dikirim melalui laut serta adanya kemungkinan dilakukan bongkar muat lagi di pelabuhan-pelabuhan lain sebelum sampai di pelabuhan tujuan.

B. Aspek Pengangkutan dan Pengangkutan Laut

B.1. Pengangkut

Aspek Pengangkutan adalah sebagai berikut ²⁶:

1. Aspek fungsi dan pengangkutan yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (Tenaga Kerja).

²⁶ Siregar Muchtarudin, 1990, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia, Jakarta, hlm 12.

2. Tujuan Pengangkutan, yaitu mengangkut hingga sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat dan pelunasan terhadap biaya pengangkutan.
3. Adanya perbuatan, yaitu kegiatan yang mengangkut barang atau penumpang sejak perbuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.

Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis (*fundamental norm*) yang mendasari ketentuan-ketentuan pengangkutan yang menjadi dasar ketentuan-ketentuan pengangkutan yang menyatakan kebenaran, keadilan, dan kepatutan yang diterima oleh semua pihak²⁷.

Tanggung jawab pengangkut dapat dilihat dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu ; Pengangkut bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau kerugian pihak ketiga. Selain adanya tanggung jawab, pengangkut juga mempunyai batasan atas tanggung jawab atas barang yang di angkat. Namun hal tersebut belum dijelaskan secara tegas kapan dimulainya berakhirnya tanggung jawab pengangkut dalam Pasal 86 UU No.21 Tahun 1992 maupun Peraturan Pemerintah. Sedangkan dalam

²⁷ Abdulkadir Muhammad, SH., 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan Ke IV, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 6.

peraturan Internasional yang berkaitan dengan masalah tanggung jawab pengangkut dapat kita temukan dalam *The Hague Rule* 1924, dalam *Article I (E)* berbunyi : *Carriage of goods cover the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.* (Pengangkutan meliputi suatu jangka waktu antara saat pemuatan barang sampai dengan saat pembongkaran dari pada barang-barang itu dari kapal yang muatannya di pelabuhan pemuatan). Jadi tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules* 1924 dimulai sejak saat barang-barang dimuat ke atas kapal dan berakhir sejak saat barang-barang itu dibongkar serta diserahkan dekat kapal.

Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu kelain tempat, sedangkan dengan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya²⁸. Pengertian pengangkutan adalah proses kegiatan perpindahan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain yang dilakukan oleh pengangkut dengan biaya pengangkutan yang lunas.

B.2. Pengangkutan Laut

Angkutan Laut menurut Pasal 1 huruf (a) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan

²⁸ R. Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, Cetakan Kesepuluh Penerbit PT. Citra Aditya, Bandung, hlm 75.

dan Perusahaan Angkutan Laut. Angkutan Laut adalah setiap kegiatan pelayaran dengan menggunakan Kapal Laut untuk mengangkut penumpang, barang, dan/atau hewan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau beberapa pelabuhan.

Pengertian Perusahaan Pelayaran adalah badan hukum atau badan usaha yang mengusahakan jasa angkutan laut dengan menggunakan Kapal.

B.3. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik dengan mana pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari satu tempat ke tempat lainya dengan selamat, dan pengiriman mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan²⁹.

Pasal 1320 BW menetapkan syarat-syarat sah yang harus dipenuhi oleh pengangkut dan penumpang dalam perjanjian pengangkutan. Adapun syarat-syaratnya sebagai berikut :

1. Kesepakatan mereka mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan mereka dalam membuat perjanjian;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

²⁹ Sution Usman Adji, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, hlm 16.

Perjanjian pengangkutan laut harus memenuhi syarat-syarat perjanjian peraturan dalam negeri yaitu; Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

B.4. Prosedur Pelaksanaan Pengangkutan Barang Di Laut

Proses penerimaan atau pengapalan barang di dalam pengangkutan dilaut sudah dimulai sejak pengiriman pembukuan muatannya kepada pengangkut untuk diangkut ke pelabuhan tujuan atau pelabuhan pembongkaran.

Pembukuan muatan atau *booking of cargo*, seperti dimaksudkan di atas baru dapat mengikat pengangkut bila oleh pengangkut pembukuan tersebut dinyatakan diterima. Dan pernyataan itu dapat dibuktikan pada pendaftaran dokumen *Shipping Instruction* oleh pengirim atau ekspediter kepada pengangkut atau agennya. *Shipping Instruction* tersebut bukanlah suatu dokumen yang mempunyai ketentuan-ketentuan mengenai hak dan kewajiban para pihak³⁰.

Shipping Instruction hanyalah satu tanda bukti telah dimulainya hubungan hukum, dan hubungan itu secara prinsip baru terdapat setelah

³⁰ Abdulkadir Muhammad, *Loc.Cit.*, hlm. 89.

proses pengapalan muatan dimulai. Didalam pengangkutan barang yang menggunakan *container* oleh EMKL atau pengiriman dapat langsung menyerahkan barang-barang yang akan dikirim tersebut ke CFS atau *Container Freight Station* yaitu tempat penerimaan atau pemuatan dari berbagai pengiriman lalu dimuat ke *container*. Selanjutnya pihak CFS akan menyerahkan tanda terima barang yang akan dikirim. Disamping itu dalam sistem *Full Container Load* atau Peti kemas padat muat, pengiriman atau EMKL harus melengkapi pengangkut atau perusahaan pelayaran dengan daftar yang menerangkan tentang keadaan barang yang dimuat, diantaranya jenis barang, berat dan ukuran barang.

Selanjutnya pihak pengangkut akan memindahkan muatan tersebut menuju dermaga muatan. Hal ini dilakukan oleh pihak perusahaan bongkar muatan untuk kemudian dinaikan keatas kapal. Pemuatan *container* atau barang lainnya menuju keatas kapal ini bersama dengan dikeluarkanya *Shipping Instruction* dan resi mualim oleh perusahaan pelayaran kepada nahkoda kapal berserta EIR atau *Equipment And Interchange Receipt* muatan barang atau kerusakan pada bagian *container* yang akan dimuat atau diturunkan pada waktu penyerahaan dari satu lingkungan kerja ke lingkungan kerja lainnya³¹.

Untuk melakukan penyelenggaraan pengangkutan munuju pelabuhan tujuan, perusahaan pelayaran atau mengeluarkan *Bill of Lading* (B/L) yang merupakan dokumen tanda penerima muatan oleh pihak

³¹ *Ibid*, hlm. 90.

pengangkut. setelah kapal tiba di pelabuhan tujuan nahkoda akan menyerahkan dokumen-dokumen kepada perusahaan pelayaran atau agen perusahaan pelayaran guna pelaksanaan pembongkaran, *Equipment and Interchange Receipt* (EIR), *Delivery Order* dan Resi Muatim Pembongkaran muatan dilakukan oleh perusahaan yang khusus bergerak dibidang bongkar muat.

Perusahaan bongkar muat ini dalam memulai kegiatannya berdasarkan surat perintah kerja dari perusahaan pelayaran atau agen perusahaan pelayaraan. Kemudian perusahaan bongkar muat mengajukan kegiatan yang akan dilakukannya dalam bentuk formulir yang berisi³² :

1. Tempat pengumpulan untuk barang yang akan dibongkar.
2. Untuk barang yang akan dibongkar dengan cara angkutan langsung, dilampiri *copy manifest* atau dokumen muatan guna penyelesaian uang dermaga.

Dengan lahirnya peti kemas maka cara pengiriman barang lewat laut adalah beberapa cara sebagai berikut:

1. Pengiriman *Genaral Cargo* dalam pengepakan peti-peti yang konvensional dan dengan kapal-kapal yang konvensional pula.
2. Pengiriman barang *General Cargo* dengan peti kemas/tongkang yang diangkut dengan kapal-kapal peti kemas atau kapal-kapal semi peti kemas (Semu, *Container Vesseis*).

³² *Ibid*, hlm 95.

3. Pengiriman barang-barang curah dengan kapal-kapal yang khusus untuk muatan curah (*bulk carrier*).
4. Pengiriman barang-barang cair dengan dengan kapal tangki (*tankers*).
5. Pada dasarnya peti kemas diangkut dengan kapal-kapal khusus peti kemas yang lazim disebut *Celluar Ships*. Tetapi ada juga peti kemas diangkut dengan kapal-kapal biasa dan kemudian dari situ peti kemas dipindahkan ke kapal khusus peti kemas. Perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan peti kemas semacam ini disebut *Feeder Line Servise* .

B.5. Pengangkutan Bagasi Tangan dan Jenis-Jenis Kargo

Pengangkutan barang dan bagasi pengangkut tidak bertanggung jawab apabila;

1. Pengangkut dapat membuktikan ia telah mengambil semua tindakan untuk menghindari timbulnya kerugian.
2. Pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh kesalahan pada pengemudi, pada pimpinan penerbangan dari pesawat terbang atau pada navigasi.
3. Pengangkut dapat membuktikan ia tidak mengambil semua tindakan untuk menghindari timbulnya kerugian.
4. Pengangkut dapat membuktikan adanya kesalahan penumpang atas pengirim/penerima barang sendiri.

Pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan. Pasal 6 ayat (2) dan Pasal 31 OPU Stb 1939-100 mengatur pengangkut harus membayar ganti rugi untuk kerugian yang ditimbulkan selama pengangkutan pada semua barang milik penumpang dikecualikan benda-benda kecil untuk penggunaan pribadi yang ada pada penumpang atau dibawa olehnya sendiri/bagasi tangan.

B.5.1 Jenis-Jenis Kargo

Berdasarkan penanganannya, kargo dibagi ke dalam dua golongan besar, yaitu *general cargo* dan *special cargo*. Sementara itu, berdasarkan cara pelayanan dan jenis produknya, kargo dibagi menjadi *general cargo*, *special shipment*, dan *dangerous cargo products*. Adapun jenis-jenis kargo sebagai berikut³³ :

- a. *General Cargo*, yaitu barang-barang kiriman biasa sehingga tidak perlu memerlukan penanganan secara khusus, namun tetap harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam aspek keselamatan. Contoh barang yang dikategorikan *general cargo* antara lain: barang-barang keperluan rumah tangga, peralatan kantor, peralatan olahraga, pakaian (garmen, tekstil) dan lain-lain.
- b. *Special Cargo* adalah barang-barang kiriman yang memerlukan penanganan khusus (*special handling*). Jenis barang ini pada dasarnya

³³ BERITA LOGISTIK DAN TRANSPORTASI INDONESIA website by Kargo, diakses dari : <https://www.kargo.co.id/artikel/syarat-dan-jenis-kargo-udara/>, pada tanggal 27 Mei 2018 pukul 12.35 WIB.

dapat diangkut lewat angkutan udara dan harus memenuhi persyaratan dan penanganan secara khusus sesuai dengan regulasi IATA dan atau pengangkut. Barang benda atau bahan yang termasuk dalam kategori *special cargo* adalah :

1. *Live Animal (AVI)* yaitu hewan-hewan yang hidup dikirim melalui pesawat udara seperti kuda, sapi dan ikan.
 2. *Human Remain (HUM)* yaitu mayat manusia baik berbentuk jasad yang diangkut dengan menggunakan peti jenazah maupun jenazah yang sudah berupa abu dan biasanya dikirim melalui kotak guci.
 3. *Perishable goods (PER)* yaitu barang-barang yang mudah sekali rusak, hancur, busuk, seperti buah-buahan, daging dan bibit tanaman.
 4. *Valuable goods (VAL)* yaitu barang-barang yang memiliki nilai yang tinggi atau barang-barang berharga seperti emas,berlian dan mutiara.
 5. *Strongly smelling goods* yaitu barang yang memiliki bau menyengat seperti durian, minyak wangi, minyak kayu putih.
 6. *Live Human Organ (LHO)* yaitu berupa organ-organ tubuh manusia yang masih berfungsi seperti bola mata, ginjal.
 7. *Diplomatic Pouch (DIP)* yaitu barang-barang kiriman diplomatik.
- c. *Dangerous Goods* yaitu barang-barang kiriman yang berbahaya dan dapat menyebabkan kerusakan pada lingkungan, manusia dan

keselamatan pada pengangkutan, jenis-jenis *Dangerous Goods* antara lain :

1. *Explosive goods (REX)* yaitu barang-barang berbahaya yang mudah meledak seperti mesin, peluru, petasan, kembang api.
2. *Gasses (RPG)* yaitu barang – barang yang mudah menguap seperti *Butane, Hydrogen* dan *Propane*.
3. *Flammable liquids (RFL)* yaitu barang -barang yang bersifat zat cair dan mudah terbakar seperti *certain paints, Alcohols* dan *Varnishes*.
4. *Flammable Solids (RFS)* yaitu barang-barang zat padat dan mudah terbakar seperti *Matches* (Korek api).
5. *Oxidizing Substances (ROX) & Organic peroxide* yaitu barang-barang yang mudah menguap jika dihirup manusia mengakibatkan pusing atau mengantuk seperti *Calcium Chlorate, ammonium nitrate*
6. *Toxic (RPB) & Infectious Substances (RIS)* yaitu barang –barang yang mengandung racun seperti sianida, pestisida, virus hidup, bakteri hidup, virus HIV.
7. *Radioactive Material (RFW)* yaitu zat yang bila terkena sinar akan bereaksi dan dapat membahayakan bagi manusia, hewan dan beberapa jenis kargo.
8. *Corrosives (RCM)* adalah barang-barang yang mengandung karat seperti asam baterai dan merkuri.

9. *Miscellaneous Dangerous goods (RMD)* yaitu barang-barang lain yang dianggap berbahaya dan mengancam keselamatan penerbangan apabila diangkut dengan menggunakan transportasi udara seperti magnet, kendaraan, dan kursi roda elektrik.

C. Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Angkutan Laut Terhadap Pengangkutan Barang Kargo

C.1 Bentuk tanggung jawab Perusahaan Angkutan Laut terhadap Pengangkutan Barang Kargo Menurut KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)

C.2.1. Pasal huruf (a) 468 KUHD :

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”

Definisi tersebut menjelaskan perjanjian pengangkutan terjadi pada saat pihak pengangkut menerima barang dan mulai pada saat itu pihak pengangkut mempunyai kewajiban menjaga keselamatan barang. Kewajiban menjaga keselamatan barang. kewajiban menjaga keselamatan barang berarti mengambil alih tanggung jawab dari pihak pengirim untuk menjaga keselamatan barang sampai barang angkutan tersebut diserahkan kepada pihak penerima barang. Keselamatan barang berarti keamanan barang dari ancaman atau risiko pengangkutan selama barang berada pada tanggung jawab pihak pengangkut.

C.2.2. Pasal huruf (b) 468 KUHD :

Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat sifatnya,keadaanya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.

Definisi tersebut menjelaskan risiko pengangkutan yang menimbulkan kerusakan barang baik seluruhnya ataupun sebagian akan mengakibatkan pihak pengangkut mempunyai fungsi ganda sebagai pihak penanggung jawab karena diharuskan membayar ganti rugi atas suatu resiko yang menimbulkan kerusakan barang.

C.2.3. Pasal huruf (c) 468 KUHD :

“Pengangkut bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.”

Definisi tersebut menjelaskan bahwa pihak pengangkut mempunyai tanggung jawab atas setiap orang yang menjadi suruhan atau pegawainya dan juga terhadap segala benda atau alat kerja yang digunakannya. Tanggung jawab mempunyai arti menjamin dan boleh dituntut dan dipersalahkan jika terjadi kelalaian atau kesalahan pada orang suruhan atau pegawainya pada saat bekerja dan kerusakan pada benda atau alat kerja pada saat kegiatan bongkar muat dilakukan sehingga menimbulkan kerusakan pada barang angkutan.

C.3 Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Laut terhadap Pengangkutan Barang Kargo Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008

C.3.1.Pasal 116 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008

“Setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.200.000.000,00 (dua juta ratus rupiah).”

Definisi tersebut menjelaskan bahwa setiap perusahaan pengangkut yang tidak melakukan kewajibannya sebagaimana diatur dalam Pasal 38 ayat (1) akan dikenakan pidana. Prinsip yang ditetapkan dalam hal ini adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*).

Berikut Pasal yang ada pada Bab V Pasal 41 Jenis Tanggung Jawab Pengangkut terhadap pengangkutan barang kargo;

C.3.2. Pasal 41 ayat (1)

Pengoperasian yang mengoperasikan kapal wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilangnya, atau rusaknya barang yang diangkut;

- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
- d. Kerugian pihak ketiga

C.3.2. Pasal 41 ayat (2)

“Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.”

Definisi tersebut menjelaskan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

D. Hasil Penelitian Mengenai Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Angkutan Laut Terhadap Pengangkutan Barang Kargo Jika Terjadi Kecelakaan.

Hasil penelitian yang didapat oleh peneliti di Condong Catur Yogyakarta, terkait dengan judul “Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Angkutan Laut Terhadap Pengangkutan Barang Kargo”, penelitian dilakukan di PT. Dharma Bandar Mandala dengan Ibu Zeli Puspitasari selaku Supervisor Keuangan, mengenai pengaturan tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam peraturan ini diatur secara spesifik, menurut Ibu Zeli Puspitasari, Perusahaan angkutan bertanggung jawab sepenuhnya atas hilangnya barang yang diangkut jika sebab hilangnya barang diakibatkan oleh perusahaan angkutan. Perusahaan angkutan wajib memberikan fasilitas selama proses pengangkutan barang kargo dalam prakteknya menurut narasumber, bahwa PT. Dharma Bandar Mandala cukup mengetahui dengan jelas dan menerapkan ketentuan ini dalam setiap perjanjian pengangkutan Kapal, dimana pihak pengirim atau pengangkut bertanggung jawab atas barang kargo yang dikirim dalam peti kemas dan tidak melebihi batas kemampuan peti kemas dan memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2001 tentang Perkapalan³⁴.

³⁴ Wawancara dengan Perusahaan Angkutan Laut, Ibu Zeli Puspitasari, Tanggal 3 Mei 2018, Pukul 13.30 Wib

Narasumber juga menambahkan penjelasannya secara jelas bahwa Perusahaan pengangkutan bertanggung jawab atas muatan kapal yang dimuatnya, sesuai dengan data atau dokumen yang telah disepakati oleh penumpang atau pengguna jasa dengan perusahaan pengangkut barang. Dalam prakteknya perusahaan angkutan laut atas hilangnya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan dan barang yang diangkut. Dari penjelasan Narasumber terlihat bagaimana PT. Dharma Bandar Mandala sudah mengikuti prosedur sesuai dengan aturan yang berlaku. Narasumber mengacu terhadap aturan yang ada dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai berikut:

- a. Berdasarkan Pasal 40 angka (1), Perusahaan angkutan di Perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau yang diangkutnya;
- b. Pasal 40 angka (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah dan dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati;
- c. Pasal 41 angka (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa : a.kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b.musnah, hilang, atau rusaknya

- barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d.kerugian pihak ketiga
- d. Pasal 41 angka (2) jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya tanggung jawabnya;
- e. Pasal 41 angka (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. Pasal 41 ayat (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak, dibawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia. (2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Narasumber juga menjelaskan dalam prakteknya ketika menjalankan kegiatan bisnis pengangkutan, kemungkinan timbulnya sengketa/permasalahan sulit untuk dihindari. Menurut narasumber, dalam prakteknya para pelaku bisnis sudah memulai

mengantisipasi atau paling tidak mencoba meminimalisir terjadinya sengketa. Langkah yang ditempuh adalah dengan menganalisis isi kontrak perjanjian antara perusahaan pengangkutan laut dan pemilik barang yang akan ditandatangani oleh pelaku usaha. Menjadi persoalan adalah bagaimana halnya jika pada awal dibuatnya kontrak atau akad perjanjian tersebut, para pihak hanya mengandalkan saling percaya, kemudian timbul sengketa, bagaimana cara penyelesaian sengketa yang tengah dihadapi pebisnis. Menurut Narasumber, apabila timbul perselisihan antara penumpang atau pengguna jasa dengan perusahaan angkutan, diupayakan untuk diselesaikan secara kekeluargaan atau musyawarah agar permasalahan tersebut dapat diselesaikan dengan baik. Selanjutnya, apabila penyelesaian permasalahan tidak dapat diselesaikan dengan baik. Selanjutnya, apabila penyelesaian permasalahan tidak dapat diselesaikan melalui musyawarah, menurut narasumber penumpang atau pengguna jasa diberikan kebebasan untuk kalusul untuk menyelesaikan sengketa.

Adapun hasil penelitian yang dijelaskan oleh Narasumber di atas, ada beberapa hal yang ingin ditambahkan dan hasil analisisnya sebagai berikut sebagaimana hasil penelitian yang didapat dari narasumber mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkutan di PT. Darma Bandar Mandala tidak dijelaskan secara jelas mengenai tata cara tanggung jawab dari perusahaan

dan syarat-syarat bila terjadi kecelakaan. Narasumber hanya memberikan penjelasan tanggung jawab perusahaan pengangkut sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, pada Pasal 100 sampai dengan Pasal 103. Pengaturan Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam Peraturan ini secara spesifik dalam Pasal 100 sampai dengan Pasal 102, sebagai berikut :

a. Pasal 100 :

Pengirim maupun pengangkut peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa barang yang dikirim dalam peti kemas sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak melebihi batas kemampuan peti kemas bersangkutan.

b. Pasal 101:

- 1) Pihak pengirim maupun pengangkut peti kemas harus bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas bersangkutan akan ditempatkan sedemikian rupa, sehingga peti kemas tersebut tidak memperoleh beban diluar kemampuannya.
- 2) Pengirim dan pengangkut peti kemas harus yang dinilai tidak lain,kecuali pada peti kemas tersebut terletak secara benar tanda persetujuan yang sah sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97.
- 3) Pengangkut peti bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas yang dimuat dikawal telah memenuhi persyaratan pemuatan untuk terwujudnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

c. Pasal 102:

Pemilik peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemasnya dalam keadaan baik, baik pada saat penyimpanan maupun penggunaan.

Dengan adanya ketentuan tersebut diatas maka luasnya tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang dan penumpang angkutan laut pelayaran niaga dalam praktek/kebiasaan terdapat 2 (dua) macam³⁵

1. *From tackle to tackle*

Hal ini diartikan bahwa tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan atau penumpang di lepas di lambung kapal pelabuhan muat dan berakhir hingga pelabuhan tujuan.

2. *From warehouse to warehouse*

Artinya tanggung jawab pengangkutan diawali semenjak barang masuk gudang *shipping company* pelabuhan muat berakhir hingga gudang *shipping company* di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim atau pemilik. Oleh karena itu menurut ketentuan Pasal 469 KUHD yang berbunyi untuk dicuri atau hilangnya barang bernilai/*valuable goods* dan barang yang mudah rusak atau mendapatkan kerusakan menjadi tanggung jawabnya, sebab itulah ia menerima jasa angkutan sebagai imbalan prestasinya. Terkecuali tindakan si

³⁵ Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Penerbit Reineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm 165.

pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya namun apabila tentang sifat dan barang itu tidak diberitahukan pengangkut secara wajar.

Terkait pembebasan tanggung jawab pengangkut juga ditegaskan dalam Pasal 470 KUHD yang menggariskan bahwa pengangkut berwenang untuk mensyaratkan bahwa ia tidak akan bertanggung jawab dari suatu jumlah tertentu atas tiap barang yang diangkat, kecuali bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan.

Selanjutnya terkait tanggung jawab tersebut, maka terdapat 2 (dua) faktor yang melahirkan adanya tanggung jawab perusahaan jasa pengangkutan kapal, yaitu tanggung jawab secara relatif maupun secara mutlak³⁶

a. Tanggung jawab secara relatif

Tanggung jawab secara relatif yaitu kerugian yang tidak dapat dicegah atau dihindarkan secara layak akibat dari badai/angin topan yang luar biasa hingga kapal terkena karang, kandas dilaut, diluar kekuasaan pengangkut meskipun ia berusaha secara layak, air laut tetap masuk ke ruang kapal. Karena angin topan tersebut barang kargo menjadi rusak atau hilang. Selain dari itu, akibat tidak sempurnanya atau tidak memenuhi syarat baik

³⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Op. Cit.*, hlm 170.

pengemasannya, pemberian merek dari label sehingga orang yang dengan cepat, mencukupi kebutuhan waktu mendesak tidak dapat memperlakukan secara baik terhadap barang itu akibat kurang jelas, kurang tanda/labeling permintaan barang itu sendiri.

b. Tanggung jawab secara mutlak

Merupakan akibat kelalaian pengangkutan yang mempunyai kewajiban mutlak terhadap tanggungjawab :

1. Perbuatan mereka yang dikerjakan awak kapal dalam pengangkutan lalai tidak memenuhi kewajiban secara layak, baik disengaja ataupun tidak, memelihara barang muatan sehingga tidak terdapat kerusakan,kehilangan dan kerugian lainnya.
2. Pengangkut tidak dibenarkan lalai memelihara alat-alat pengangkutan termasuk segala keperluan selama dalam perjalanan, baik itu sengaja maupun tidak disengaja bahwa ia patut mengetahui syarat layak laut yang disinggung-singgung tersebut diatas yang diperlukan kapal selama dalam perjalanan.

Hal ini didasarkan pada Pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang menyatakan bahwa Persetujuan pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai dari saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.

Mengenai pencatatan barang muatan yang diangkut oleh perusahaan pengangkut tersebut sudah sesuai dengan dengan Pasal 506 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yaitu menyatakan fungsi dari konosemen atau *Bill of Lading*, yaitu: Dokumen angkutan; Dokumen penerimaan barang oleh pengangkut; Dokumen hak pemilikan atas barang dan yang dapat dipindahtangankan (*document of title*). Karena, pada dasarnya konosemen (*Bill of Lading*) merupakan perjanjian pengangkutan (*condition of carriage*), yaitu menyangkut pihak pengangkut (*carrier*); pihak pengirim (*Shipper*); pihak penerima (*consignee*). Kesepakatan pengangkut oleh perusahaan pengangkutan yang akhirnya kesepakatan yang dimuat dalam konosemen (*Bill of Lading*) tersebut, sudah sesuai dengan Pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan, perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.

Mengenai pendapat narasumber tentang perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kematian dan lukanya penumpang, sudah sesuai dengan ketentuan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 41 ayat (1) yang menyatakan bahwa Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Pasal 40 ayat (2) Perusahaan angkutan di

perairan bertanggung jawab terhadap muatan sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab dalam Pasal 40 tersebut timbul sebagai akibat sebagaimana diatur pada Pasal 41 ayat (1) menyatakan bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkat;
- b. Musnah, hilangnya, atau rusaknya barang yang diangkat;
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkat; atau
- d. Kerugian pihak ketiga

Berdasarkan Pasal 180 dan Pasal 181 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang angkutan perairan lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut sesuai yang telah diamanatkan dalam Pasal 43 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai berikut:

A. Pasal 180

- 1) Perusahaan angkutan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;
- 2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah

yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepekat.

B. Pasal 181

- 1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya;
- 2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap;
 - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. Musnah, hilang, rusaknya barang yang diangkut;
 - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - d. Kerugian pihak ketiga;
- 3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- 4) Batas tanggung jawab untuk pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan peraturan perundang-undangan
- 5) Batas tanggung jawab keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
- 6) Batas tanggung jawab atas kerugian pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d, ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- 7) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan

angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya tanggung jawabnya.

Mengenai pendapat narasumber yang dipaparkan tentang perusahaan pengangkutan, perusahaan pengangkutan mempunyai tanggung jawab atas muatan kapal yang dimuatnya, adalah merupakan Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of liability*) yang menekan 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 sebagian atau seluruhnya dari tanggung jawab (Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008)

Menanggapi apa yang dikatakan narasumber mengenai perselisihan, apabila terjadi perselisihan antara pengguna jasa/pemilik barang dengan perusahaan pengangkut, diupayakan untuk diselesaikan secara kekeluargaan atau musyawarah, agar permasalahan tersebut dapat diselesaikan dengan baik. Selanjutnya apabila penyelesaian permasalahan tidak diselesaikan melalui musyawarah, menurut narasumber pengguna jasa/pemilik barang dibebaskan untuk menyelesaikannya diluar jalur musyawarah. Biasanya, pengguna jasa/pemilik barang harus mengikuti klausul kontrak baku yang ada untuk menyelesaikan sengketa. Dari keterangan tersebut kita sepakat dengan apa yang diungkapkan

Narasumber karena dalam setiap perselisihan ataupun konflik harus dapat diselesaikan dengan kekeluargaan, apabila terjadi kebuntuan (*deadlock*). Maka pemilik barang atau pengguna jasa harus mengikuti apa yang ada dalam kontrak baku.

