

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT PELNI DALAM
PENGANGKUTAN BARANG DI INDONESIA**

TESIS

**Disusun Guna memenuhi Persyaratan Untuk Menyelesaikan
Program Magister Ilmu Hukum
Universitas Trisakti**

Oleh:

**PERPUSTAKAAN
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS TRISAKTI**

**Nama : HARTO
NIM : 110050006
Konsentrasi : Hukum Bisnis**



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS TRISAKTI
2008**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA**

TANDA PERSETUJUAN TESIS

Nama : Harto
NIM : 110050006
Konsentrasi : Hukum Bisnis
Judul Tesis : Tanggung Jawab Hukum PT PELNI Dalam Pengangkutan
Barang di Indonesia

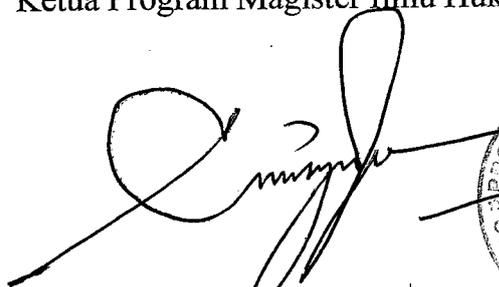
Jakarta, 28 Agustus 2008

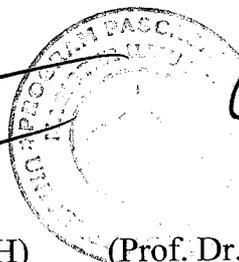
Mengetahui

Menyetujui

Ketua Program Magister Ilmu Hukum

Pembimbing Tesis


(Dr. Eriyantouw Wahid, SH.MH)





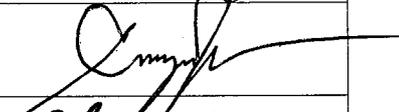
(Prof. Dr. Chatamarrasjid Ais, SH.MH)

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA**

TANDA PENGESAHAN TESIS

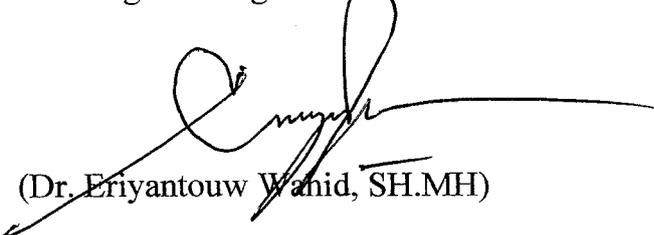
Nama : Harto
NIM : 110050006
Konsentrasi : Hukum Bisnis
Judul Tesis : Tanggung Jawab Hukum PT PELNI Dalam
Pengangkutan Barang di Indonesia
Tanggal Ujian Tesis : 28 Agustus 2008
Waktu : 17.00 WIB
Tempat : Gedung H Lantai I M.I.H.

TIM PENGUJI

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda tangan
1	Dr. Eriyantouw Wahid, SH.MH	Ketua	
2	Prof. Dr. Chatamarrasjid Ais, SH.MH	Anggota/ Pembimbing	
3	Prof. Dr. Abdullah Sulaiman, SH.MH	Anggota	

Jakarta, 28 Agustus 2008
Mengetahui

Ketua Program Magister Ilmu Hukum


(Dr. Eriyantouw Wahid, SH.MH)

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT yang senantiasa telah memberikan rahmat dan karuniaNya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan pembuatan Tesis yang berjudul “Tanggung Jawab Hukum PT PELNI Dalam Pengangkutan Barang di Indonesia” pada waktunya.

Adapun tujuan dari pembuatan dan penyusunan Tesis ini adalah untuk melengkapi dan memenuhi salah satu syarat kelulusan guna mencapai gelar Strata 2 (S2) dalam studi Magister Ilmu Hukum di Universitas Trisakti.

Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan baik moril maupun materiil demi terselesaikannya tesis ini yaitu kepada:

1. Bapak Dr.Eriyantouw Wahid, SH.MH yang terhormat selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Trisakti.
2. Ibu Endang Pandamdari, SH.CN.MH selaku Sekertaris Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Trisakti
3. Bapak Prof. Dr. Chatamarrasyid Ais, SH.MH, selaku Pembimbing Tesis dari Penulis
4. Semua Dosen dan Staf Program Magister Ilmu Hukum Universitas Trisakti
5. Ibu dan saudara-saudara serta seluruh keluarga penulis yang telah banyak memberikan dukungan kepada penulis
6. Istriku tercinta Riris Luhrincani, SH yang telah memberikan semua cinta dan dukungannya selama ini kepada penulis
7. Ibu Dr. Elfrida Ratnawati, SH.MH atas semua bantuannya

8. Ibu Hj. Endang Suparsetyani, SH.MH atas semua dukungannya kepada penulis
9. Semua rekan kerja penulis di Fakultas Hukum Universitas Trisakti yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu.

Dengan rendah hati penulis menyadari sepenuhnya bahwa tesis ini masih dipenuhi kekurangan-kekurangan disana-sini baik disadari maupun tidak. Maka dari itu penulis meminta maaf yang sebesar-besarnya atas segala kekurangan tersebut dan penulis mengharapkan tesis ini dapat berguna bagi perkembangan hukum di Indonesia.

Jakarta, Agustus 2008

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
ABSTRAK.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Permasalahan.....	8
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	9
D. Kerangka Teoritis dan Konseptual	10
E. Metode Penelitian	17
F. Sistematika Penulisan	19
BAB II HAL-HAL UMUM TENTANG PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT	
A. Pengertian Pengangkutan.....	20
B. Pengertian Pengangkut.....	24
C. Dokumen-dokumen Pengangkutan.....	27
D. Pihak-pihak dalam Pengangkutan Laut	34
E. Jenis-jenis Pengangkutan Barang Melalui Laut	43
F. Tanggung Jawab Pengangkut.....	50

BAB III	GAMBARAN UMUM PT PELNI	
	A. Gambaran Umum PT PELNI	69
	B. Uraian Kasus	84
BAB IV	ANALISA TENTANG TANGGUNG JAWAB MENGENAI PENGANGKUT DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT	
	A. Dasar Hukum.....	88
	B. Analisa	96
BAB V	PENUTUP	
	A. Keimpulan.....	127
	B. Saran	128

DAFTAR PUSTAKA

RIWAYAT HIDUP

ABSTRAK

Tanggung Jawab Hukum PT PELNI Dalam Pengangkutan Barang di Indonesia

Pengangkutan laut merupakan sarana penting sebagai alat penghubung antara pulau yang satu dengan pulau yang lain di Indonesia yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan. Kewajiban dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang dari mulai diterimanya sampai diserahkan kepada penerima. Dari kewajiban inilah timbul tanggung jawab pengangkut karena pengangkut harus menjaga keselamatan barang yang diangkutnya maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang yang diangkutnya adalah tanggung jawab pengangkut. Penelitian mengenai tanggung jawab pengangkut ini menggunakan metode penelitian yang bersifat deskriptif analitis, sementara tipe penelitiannya merupakan tipe penelitian normatif. Penelitian mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut ini dimaksudkan menjawab permasalahan mengenai sistem tanggung jawab yang dipergunakan oleh pengangkut serta dasar-dasar hukum yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut tersebut pada PT PELNI. Hasil penelitian dari penulis menunjukkan bahwa sistem tanggung jawab pengangkut serta pembatasannya pada PT PELNI tidak terlepas dari ketentuan-ketentuan yang ada dalam KUHD khususnya pasal 468 KUHD serta aturan-aturan yang ada dalam konosemen yang dikeluarkan oleh PT PELNI.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada zaman modern ini tidak ada satupun negara yang dapat hidup mengasingkan diri dari dunia luar. Masing-masing negara memerlukan hubungan dan perdagangan satu dengan yang lainnya. Hubungan dan perdagangan antar negara yang efisien akan sangat membantu isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis. Dalam kaitan ini suatu sistem transportasi yang efisien merupakan salah satu sarana yang ampuh untuk mengatasi hambatan tersebut. Oleh karena itu, setiap negara memerlukan suatu jaringan transportasi yang memadai secara menyeluruh sebagai sarana lalu lintas barang dan orang, khususnya dalam batas-batas wilayah nasionalnya. Kebutuhan suatu negara atas suatu jaringan transportasi antar negara memungkinkan sumber daya yang ada di dalam bumi ini tersedia bagi masyarakat. Hampir 95% kegiatan distribusi barang dan jasa dilakukan melalui laut karena lebih menguntungkan dibandingkan pengangkutan melalui darat ataupun udara dikarenakan pengangkutan barang melalui laut tersebut dapat memuat barang dalam volume yang besar dengan biaya yang murah.¹

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang terbesar di dunia, yang terdiri dari kurang lebih 13.000 pulau dimana Indonesia juga menempati

¹ Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut I*, (Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1982), hal. 3.

jalur silang yang strategis antara benua Asia dan benua Australia serta antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Oleh karena itu, Indonesia merupakan titik pusat dalam mengadakan hubungan perdagangan dengan Negara-negara dari benua Asia, benua Amerika, benua Eropa dan benua Australia, jadi tentunya diperlukanlah suatu sarana pengangkutan yang dipergunakan dalam hubungan perdagangan antara negara tersebut.⁴

Sebagai bangsa kepulauan terbesar, Indonesia membutuhkan sektor maritim yang luas dan dikembangkan dengan baik sehingga dapat membantu negara untuk mencapai tujuan ekonomi, sosial dan politik. Pengembangan dari sektor maritim tersebut dapat menyumbangkan antara lain⁵:

1. Integrasi ekonomi dari kepulauan, dengan pergerakan komoditas yang diperdagangkan dan tenaga kerja yang bebas hambatan antara pulau-pulau;
2. Persaingan yang berhasil dengan bangsa-bangsa lain untuk memasok berbagai komoditas yang sudah atau belum diproses ke pasar dunia untuk komoditas tersebut;
3. Meminimalkan ongkos untuk mendapatkan impor untuk tambahan pasokan domestik di pasar domestik, sehingga meningkatkan taraf hidup nasional;
4. Integrasi sosial dan politik dari bangsa dengan pergerakan warga negara yang bebas hambatan di antara pulau-pulau untuk berbagai tujuan;

² Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1993),

³ Richard Blankfeld dan Don Fritz, *Tinjauan Kebijakan Sektor Pelayaran dan Pelabuhan Indonesia*, (Jakarta: USAID/ECG, Indonesia, 2002), hal. 5.

5. Peningkatan sektor jasa, dengan perolehan pendapatan valuta asing dalam industri-industri jasa seperti pelayaran, jasa perbaikan kapal dan kepariwisataan;

Setiap perusahaan niaga dalam bentuk atau bidang apapun terutama yang menghasilkan barang untuk keperluan konsumen tidak mungkin berjalan dalam usahanya memperoleh keuntungan tanpa adanya suatu alat-alat pengangkutan yang diperlukan untuk sampainya barang-barang dari produsen tersebut kepada konsumen dengan tepat waktu serta dalam keadaan lengkap serta dalam kondisi yang baik. Ini sesuai dengan tujuan dari pengangkutan yaitu untuk meningkatkan daya guna dan nilai, yang berarti bila daya guna di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan karena merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si produsen tersebut.⁴

Ada beberapa macam sarana angkutan yang dapat dipergunakan dalam mengadakan hubungan dagang antar satu daerah dengan daerah yang lain ataupun negara yang satu dengan negara yang lain, yaitu:

- a. Sarana angkutan melalui darat; terbagi dalam:
 1. Angkutan Jalan Raya (baik yang menggunakan kendaraan bermotor maupun kereta api)
 2. Angkutan Sungai
- b. Sarana angkutan melalui udara
- c. Sarana angkutan melalui laut

⁴ H.M.N. Purwosutjipto, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, (Jakarta : Djambatan, 1983).

Dari ketiga sarana pengangkutan tersebut diatas maka yang memegang peranan sangat penting dalam dunia perdagangan adalah penyelenggaraan pengangkutan melalui laut baik dalam perdagangan yang bersifat nasional maupun internasional. Pengangkutan di laut yang fungsinya antara lain mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, dalam pelaksanaannya kemungkinan akan menghadapi bahaya yang setiap saat mengancam terhadap barang yang diangkut tersebut. Bahaya-bahaya tersebut antara lain adalah:

1. *Perils Of The Seas*, bahaya-bahaya yang erat hubungannya dengan sifat laut itu sendiri. Yaitu bahaya yang tidak setiap hari terjadinya, tidak terduga dan secara kebetulan seperti cuaca buruk, tabrakan, kandas, taufan dan yang sejenisnya.
2. *Perils On The Seas*, bahaya-bahaya yang mungkin timbul atau terjadi pada waktu berada diatas laut seperti kebakaran, peledakan dan sejenisnya.
3. *Extraneous Risk*, bahaya yang tidak termasuk dalam *perils of the seas* maupun *perils on the seas* seperti pencurian, pembongkaran, tidak dikirimkan oleh penjual, pecah, kerusakan karena air dan sejenisnya.

Sarana dalam pengangkutan laut yang kita kenal dalam pengiriman barang melalui laut adalah kapal laut. Apalagi pada saat ini di Indonesia telah berlaku *Azas Cabotage* yang berarti prinsip yang memberi hak untuk beroperasi secara komersial di dalam suatu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara eksklusif jadi dengan kata lain Asas Cabotage adalah suatu ketentuan dimana muatan domestik diangkut kapal-

kapal berbendera nasional. Asas ini berlaku untuk kapal-kapal jenis cair dan lepas pantai pada 2010 dan 2011. Saat ini, kapal lokal menguasai 70 persen angkutan barang dalam negeri. Penerapan azas *Cabotage* seiring pemberlakuan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran banyak menghadapi kendala, namun demikian pemerintah tetap akan taat pada rencana penerapan azas *cabotage* pada semua muatan tahun 2010 dan 2011. Sampai saat ini Indonesia sudah mampu menerapkan azas *cabotage* untuk sebelas komoditas, sedangkan tiga komoditas lainnya seperti batubara, lepas pantai dan muatan cair masih diberi waktu satu sampai dua tahun mendatang. Tujuannya agar pada waktu yang tersisa itu pengusaha pelayaran nasional mampu untuk mengembangkan armada dengan bendera merah putih, sehingga pada pelaksanaan azas *cabotage*, kapal-kapal berbendera Indonesia sudah siap.

Angkutan laut yang mempergunakan kapal laut itu melibatkan dua pihak yaitu pengirim barang sebagai pihak yang akan mengirimkan barang dengan pengangkut sebagai pihak yang akan mengirimkan barang dengan pengangkut sebagai pihak yang akan mengangkut barang tersebut. Kedua pihak tersebut dalam mengadakan perjanjian pengangkutan barang tentu tidak hanya dengan menggunakan kesepakatan saja melainkan untuk menjamin kepastian hukum diadakan perjanjian tertulis mengenai pengangkutan barang tersebut. Dengan diadakannya perjanjian tertulis antara pengirim dengan pengangkut barang tersebut maka timbulah suatu perikatan antara pengirim dan pengangkut tersebut. Definisi umum perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri

untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim atau penerima barang, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut⁵.

Dengan adanya perikatan antara Pengangkut dan Penerima barang tersebut maka timbulah kewajiban dari pengangkut yaitu mengirimkan barang ke suatu tempat yang sudah ditentukan serta menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak diterima sampai saat diserahkan dan dari kewajiban inilah timbul Tanggung Jawab dari Pengangkut yaitu pengangkut akan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian bila terjadi kerusakan terhadap barang yang diangkut selama dalam pengangkutan. Jadi selama barang itu berada dalam kekuasaannya, pengangkut wajib menjaga keselamatan barang tersebut agar tidak rusak, hilang maupun berkurang isinya.

Jika semua dokumen pengangkutan yang diperlukan sudah selesai disiapkan maka akhirnya barang diangkut menuju pelabuhan tujuan sebagaimana disebut dalam perjanjian pengangkutan. Selama dalam perjalanan kapal laut sering menghadapi berbagai resiko, baik resiko yang terjadi akibat perbuatan alam maupun akibat perbuatan manusia. Semua ini akan menyangkut terhadap pembatasan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi suatu kerusakan atau kerugian pada barang-barang yang diangkutnya.

Selama dalam perjalanannya, muatan tersebut dilindungi oleh berbagai macam dokumen pengapalan, antara lain:

⁵ Rahayu Hartini, *Aspek Hukum Bisnis*, (Malang: UMM Press, 2003), hal. 114.

1. Faktur Penjualan Barang
2. Polis Asuransi Laut
3. Konosemen atau Bill of Lading (B/L)

Diantara dokumen pengapalan tersebut maka konosemen (B/L) tersebut yang merupakan salah satu dokumen yang terpenting karena konosemen ini dapat berfungsi sebagai tanda bukti penerimaan barang dan juga berfungsi sebagai suatu dokumen angkutan dimana perjanjian pengangkutan barang antara pengirim dan pengangkut dapat dibuktikan dengan konosemen. Oleh karena itu konosemen juga dikatakan berfungsi sebagai bukti perjanjian pengangkutan melalui laut. Tanggung jawab dari pengangkut dalam pengangkutan ini juga tersirat dalam konosemen dimana dalam konosemen ini pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk beserta klausula-klausula tentang penyerahannya yang akan terjadi. Ini sesuai dengan definisi konosemen dalam Pasal 506 KUHD yaitu: "Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada orang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan".

Konosemen dapat dibuat karena adanya suatu perjanjian pengangkutan, dimana konosemen membuktikan pengirim telah menyerahkan barangnya untuk diangkut dan penerima berhak untuk menerima barang itu

dari pengangkut. Jadi konosemen itu adalah merupakan suatu alat bukti. Apa yang tercantum dalam konosemen sebagian besar adalah apa yang tercantum dalam perjanjian pengangkutan⁶.

Kewajiban dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut dari mulai diterimanya barang tersebut dari pengirim sampai diserahkan barang tersebut kepada penerima. Dari kewajiban inilah timbul Tanggung Jawab Pengangkut, yaitu karena kewajiban Pengangkut adalah menjaga keselamatan barang yang diangkutnya maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang itu, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut. Tanggung Jawab ini berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam masa pengangkutan.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka penulis akan membahas masalah-masalah yang akan dijadikan pokok permasalahan oleh penulis dalam tulisan ini, yaitu:

1. Apakah Dasar Hukum yang mengatur tentang Tanggung Jawab Pengangkut ?
2. Bagaimana Tanggung Jawab Pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian?

⁶ Sapto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, (Jakarta: YP Satya Widya, 1994), hal. 94.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menggambarkan dan menganalisis peraturan-peraturan yang berhubungan dengan pengangkutan barang melalui laut.
- b. Untuk menggambarkan Tanggung Jawab Pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian.

2. Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan teoritis

- 1) Penelitian yang dilakukan diharapkan akan berguna bagi perkembangan hukum pengangkutan di Indonesia, khususnya mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut.
- 2) Bagi perguruan tinggi, tulisan ini diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan di bidang hukum pengangkutan laut.
- 3) Bagi peneliti, tulisan ini dapat dipergunakan untuk menambah wawasan dan pengalaman di bidang ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan mengenai tanggung jawab pengangkut.

b. Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi siapa saja yang berkecimpung dalam pengangkutan barang khususnya pengangkutan barang melalui laut, baik para pengangkut, penerima barang maupun pengirim barang.

D. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka teoritis

Kewajiban dari Pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkut dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima. Dari kewajiban ini muncul tanggung jawab pengangkut, yaitu karena kewajiban pengangkut adalah menjaga keselamatan barang yang diangkutnya maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang itu, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut. Tanggung jawab ini berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam masa pengangkutan.

Prinsip-prinsip dari Tanggung Jawab Pengangkut adalah:

a. Presumption of Liability

Praduga bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab, dimana beban pembuktian berada pada pengangkut dimana pengangkut harus dapat membuktikan bahwa kerusakan atau kehilangan serta kekurangan barang yang diangkutnya bukan merupakan kesalahan dari pengangkut.

b. Presumption of non Liability

Praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab dimana beban pembuktian ada pada penumpang atau pengirim barang jika terjadi kekurangan, kehilangan atau kerusakan terhadap barang yang

dibawanya misalnya terhadap Tas Tangan atau *Hand Bag* yang dibawa oleh penumpang.

c. *Absolute Liability* atau *Strict Liability*

Prinsip Tanggung Jawab Mutlak dimana pengangkut mutlak bertanggung jawab atas segala kekurangan, kehilangan atau kerusakan terhadap barang yang dibawanya maupun dampak-dampak yang ditimbulkan dari kekurangan, kehilangan atau kerusakan terhadap barang yang dibawanya.

d. *Fault Liability*

Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan hanya atas kesalahan yang dilakukan oleh pengangkut misalnya jika terjadi kerusakan pada sebagian barang yang diangkut akibat kesalahan dari pengangkut maka pengangkut bertanggung jawab hanya atas kerusakan tersebut

e. *Limitation of Liability*

Prinsip pembatasan tanggung jawab dimana pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas segala kekurangan, kehilangan atau kerusakan terhadap barang yang dibawanya sampai pada suatu jumlah tertentu.

Sistem Tanggung Jawab dalam Pengangkutan Laut adalah:

a. Menurut KUHD

1) *Presumption of Liability*

Pasal 468 ayat (2): "Pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau

sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang itu, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya”.

2) *Limitation of Liability*

- a) Pasal 470 ayat (2): “...adalah diperkenankan, jika si pengangkut memperjanjikan, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk satu potong barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Adapun jumlah tersebut diatas tidak boleh ditetapkan kurang daripada enam ratus rupiah”.
- b) Pasal 474: “Apabila si pengangkut itu adalah si yang mengusahakan kapal, maka tanggung jawabnya tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut dengan kapal tersebut, adalah terbatas sampai sejumlah lima puluh rupiah tiap meter kubik isi bersih kapal tersebut”.
- 3) Pasal 541: “Tanggung Jawab dari seorang pengusaha kapal untuk kerugian yang ditimbulkan oleh suatu penubrukan adalah terbatas sampai suatu jumlah sebesar lima puluh rupiah tiap meter kubik isi bersih dari kapalnya...”

4) *Breakable Limit*

Pasal 536: “Apabila tubrukan kapal itu disebabkan oleh kesalahan salah satu kapal yang bertubrukan, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugiannya”

5) *Presumption of non liability*

Pasal 533 ayat (2): “Pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian yang diterbitkan pada barang-barang yang disimpan sendiri oleh penumpang, kecuali apabila dibuktikan bahwa si penumpang ini telah berusaha seperlunya guna menyelamatkannya”

b. Dalam UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran

Presumption of Liability

Pasal 86 ayat (2): “Jika perusahaan pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, c, dan d bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya”.

c. Dalam The Hague Rules 1924

1) *Presumption of Non Liability*

(lihat Pasal IV ayat (1): Baik pengangkut maupun kapal tidak akan bertanggung terhadap kerugian atau kerusakan yang timbul...dst kecuali...)

2) *Limitation of Liability*

(Lihat Pasal IV (5): Tanggung jawabnya tidak lebih dari 100 poundsterling/package atau unit).

3) *Breakable Limit*

(Lihat Pasal IV ayat (5):...kecuali apabila jenis dan nilai barang-barang tersebut dinyatakan oleh pengirim sebelum pengapalan dan dicantumkan di dalam konosemen).

d. The Hamburg Rules 1978

Sistem tanggung jawab Pengangkut "*Presumption of non Liability*" seperti yang terdapat dalam The Hague Rules 1924, The Visby Rules 1936, The Brussel Protocol 1968 dan The Hague Visby Rules, ternyata sangat tidak memuaskan pengguna jasa angkutan laut. Hal ini disebabkan karena dengan berbagai alasan atas dasar kekebalan-kekebalan yang dimiliki oleh pengangkut dapat menyebabkan pengangkut menjadi tidak bertanggung jawab terhadap barang-barang yang diangkutnya (lihat Pasal IV The Hague Rules).

Berdasarkan pertimbangan tersebut maka untuk menanggulangnya dibuatlah "The Hamburg Rules 1978", dimana Konvensi Internasional ini adalah hasil konferensi PBB mengenai Pengangkutan Barang melalui Laut yang diselenggarakan di Hamburg pada tanggal 3 – 31 Maret 1978.

Sistem Tanggung Jawab pada The Hamburg Rules 1978 adalah sebagai berikut:

1) *Presumption of Liability*

Lihat Pasal 5 ayat (1): Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh hilang atau rusaknya barang-barang, maupun oleh kelambatan dalam penyerahan, apabila peristiwa yang menyebabkan kerugian, kerusakan atau keterlambatan itu terjadi pada saat barang-barang berada di bawah penguasaannya sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 4, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa ia, pegawainya dan agennya telah mengambil semua langkah-langkah yang secara wajar dapat diharapkan untuk mencegah peristiwa itu dan akibat-akibatnya.

2) *Limitation of Liability*

(lihat Pasal 6)

3) *Breakable Limit*

(lihat Pasal 6 ayat (4): dengan perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, batas-batas yang ditetapkan dalam paragraph 1 dapat ditentukan.

Adapun mengenai periode dari tanggung jawab pengangkut, dalam KUHD disebutkan dalam Pasal 468 ayat (1), yang isinya: "Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkutnya sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya".

2. Kerangka Konseptual

Penelitian ini menggunakan beberapa istilah yang sering digunakan dalam pengangkutan barang dan berkaitan langsung dengan obyek penelitian ini yaitu Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Barang melalui Laut. Pasal 466 KUHD menyatakan bahwa Pengangkut adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan suatu perjanjian yang lainnya, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya ataupun sebagian melalui lautan. Dalam KUHD ditegaskan pula dalam Pasal 466 dimana dinyatakan bahwa Pengangkutan adalah seseorang (atau suatu badan) yang berdasarkan suatu perjanjian-perjanjian itu berupa perjanjian *charter* waktu maupun perjanjian *charter* perjalanan ataupun perjanjian lainnya, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui laut baik untuk seluruhnya maupun untuk sebagiannya.

Guna menghindari perbedaan interpretasi mengenai istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian, maka diperlukan definisi operasional mengenai istilah-istilah berikut, yaitu:

- a. Tanggung Jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi sesuatu boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya).⁷

⁷ Kamus Besar Bahasa Indonesia, <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/index.php>

- b. Pengangkut adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan suatu perjanjian yang lainnya, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya ataupun sebagian melalui lautan
- c. Pengangkutan adalah seseorang (atau suatu badan) yang berdasarkan suatu perjanjian-perjanjian itu berupa perjanjian *charter* waktu maupun perjanjian *charter* perjalanan ataupun perjanjian lainnya, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui laut baik untuk seluruhnya maupun untuk sebagiannya.
- d. Barang adalah Bagasi; Muatan (kereta api; kapal laut dan sebagainya).
- e. Konosemen / Bill of Lading adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada orang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan.

E. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang lebih mementingkan pemahaman data daripada kuantitas atau banyaknya data. Langkah awal dari penelitian ini adalah menginventarisasi peraturan mengenai pengangkutan laut yang berlaku. Sifat penelitian yang akan dilakukan yaitu deskriptif analitis. Disebut deskriptif karena dari penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran secara menyeluruh dan sistematis

mengenai masalah yang diteliti, melalui pemaparan data hasil pengamatan/wawancara tanpa pengujian hipotesis.⁸

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan jenis dan sumber datanya diperoleh melalui studi kepustakaan. Bahan penelitian ini akan diinventarisasi dan dianalisis. Sedangkan data melalui penelitian lapangan akan dijadikan sebagai bahan pelengkap. Bahan-bahan hukum yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan meliputi:

- a. Bahan-bahan Hukum Primer yang terdiri dari berbagai macam peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan materi dan isi penelitian yang meliputi:
 - 1) The Hague Rules 1924
 - 2) Undang-undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
 - 3) Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHP)
 - 4) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)
- b. Bahan-bahan Hukum Sekunder yang terdiri dari data-data dan keterangan yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang meliputi:
 - 1) Buku-buku karya Ilmiah di bidang Ilmu Hukum
 - 2) Makalah, Jurnal serta artikel di Internet

⁸ Adi Rianto, *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, Edisi I, (Jakarta: Granit, 2004), hal. 129.

F. Sistematika Penulisan

Untuk lebih memudahkan pemahaman tesis ini maka penulis mengadakan sistematika pembahasan sebagai berikut:

Bab I : Pendahuluan, terdiri dari Latar Belakang Penulisan, Pokok Permasalahan, Metode Penelitian serta dibahas pula Tujuan Penelitian dan Sistematika Pembahasan yang akan menjelaskan garis besar dari bab-bab yang ada dalam tesis ini.

Bab II : Menerangkan pengangkutan pada umumnya, pengertian dari pengangkut serta akan diuraikan juga tentang para pihak yang terlibat dalam Pengangkutan Barang melalui Laut serta Jenis-jenis Pengangkutan melalui Laut serta akan dibahas pula mengenai Dokumen-dokumen Pengangkutan Barang di Laut.

Bab III : Tinjauan Umum mengenai Tanggung Jawab Pengangkut. Dalam Bab ini dibahas Pengangkutan Barang melalui Laut, Hak-hak dan Kewajiban dari Pengangkut serta Peraturan-peraturan yang berhubungan dengan Tanggung Jawab Pengangkut tersebut.

Bab IV : Analisa. Bab ini akan membahas analisa tentang Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Barang melalui Laut di Indonesia.

Bab V : Kesimpulan dan Saran. Bab ini akan membahas kesimpulan serta saran yang diharapkan akan bermanfaat bagi yang terlibat dalam praktek pengangkutan barang melalui laut ini.

BAB II

HAL-HAL UMUM TENTANG PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

A. Pengertian Pengangkutan

Negara Indonesia merupakan Negara kepulauan, sehingga diperlukan suatu sarana perhubungan yang dapat menjangkau hubungan antar daerah, dan antar pulau yang satu dengan yang lainnya. Bahkan hubungan-hubungan tersebut dewasa ini sudah semakin berkembang, yang tidak hanya dilakukan antar daerah atau antar pulau di Indonesia saja tetapi juga sudah dilakukan pengangkutan dari Indonesia ke negara lainnya.

Sarana perhubungan tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan jasa perhubungan melalui pengangkutan udara, pengangkutan laut dan untuk daerah tertentu dilakukan melalui angkutan darat.

Fungsi pengangkutan itu sendiri adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

R. Soekardono mengatakan bahwa:

“Pengangkutan pada umumnya berisikan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi”.⁹

⁹ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Rajawali, 1986), hal.2.

Kesimpulan dari kedua pendapat tersebut diatas bahwa pada dasarnya dalam pengertian pengangkutan terkandung unsur perpindahan tempat dengan menggunakan alat pengangkut dengan tujuan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi, sedang yang menjadi obyek yang diangkut adalah dapat berupa barang maupun orang.

Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana si pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan¹⁰.

Pasal 466 KUHD menyatakan bahwa Pengangkutan adalah seseorang (atau suatu badan) yang berdasarkan suatu perjanjian-perjanjian itu berupa perjanjian *charter* waktu maupun perjanjian *charter* perjalanan ataupun perjanjian lainnya, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui laut baik untuk seluruhnya maupun untuk sebagiannya¹¹.

Pasal ini menjelaskan bahwa pengangkutan barang dapat menggunakan kapal dengan cara menyewa apabila pengangkut tidak memiliki kapal, dapat dicarter menurut waktu atau menurut perjalanan. Selain pengangkutan barang yang mencarter kapal untuk mengangkut barang-barang, pemilik kapal juga dapat menjadi pengangkut yang sebenarnya artinya dia sebagai pemilik dan

¹⁰ H.M.N. Purwosutjipto, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, (Jakarta: Djambatan, 1983), hal. 2.

¹¹ R. Subekti, R. Tjitrosudibyo, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Undang-undang Kepalitan*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1994), hal. 134.

pengangkut barang. Pasal 518 KUHD menegaskan bahwa pencarter dapat menjadi pengangkut pula terhadap pihak lain, baik dalam bentuk carter waktu, maupun carter perjalanan, dengan tetap memiliki tanggung jawab terhadap perjanjian carter yang diadakannya dengan pemilik atau pengusaha kapal, dan dalam Pasal 518 a KUHD dikatakan bahwa pencarter kapal berhak menggunakan ruangan kapal yang disediakan untuk mengangkut barangnya¹².

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Adapun sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik, artinya kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim masing-masing mempunyai kewajibannya sendiri-sendiri. Suatu perjanjian pengangkutan adalah merupakan suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya, sedangkan pihak yang lain meyanggupi akan membayar ongkosnya¹³.

Dari keseluruhan cara-cara pembayaran ongkos pengangkutan barang tersebut, *Letter of Credit (L/C)* adalah merupakan primadona dalam pembayaran transaksi Ekspor Impor Indonesia. *The Uniform Customs and Practise for Documentary Credits* atau *UCP* (Keseragaman Praktek dan kebiasaan Kredit Berdokumen) merupakan seperangkat peraturan yang mengatur tentang L/C. Lebih dari 160 negara telah memberlakukan UCP 500 secara sukarela. Dikatakan sukarela oleh karena UCP merupakan produk

¹² Elfrida Gultom, *Tanggung Jawab Pemilik Kapal pada Angkutan Barang dalam -encarteran Kapal Laut*, Majalah Hukum Universitas Trisakti, (Jakarta: Edisi Khusus Majalah Hukum Trisakti, 2001), hal.101.

¹³ Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, (Jakarta: PT. Intermasa, 1994), hal. 221.

hukum legislatif. Oleh karena itu Herbert A. Getz, mengatakan bahwa UCP tidak mempunyai kekuatan mengikat (force of law). C.F.G. Sunaryati Hartono berpendapat bahwa UCP dapat dikatakan merupakan hukum kebiasaan yang bersifat internasional. Di Indonesia, sejak tahun 1970-an dalam praktik perbankan Indonesia, UCP telah digunakan sebagai ketentuan yang mengatur L/C maka untuk mendukung keberadaan praktek tersebut, Bank Indonesia mengeluarkan Surat Edaran No. 26/34/ULN tanggal 17 Desember 1993 dimana diberikan kebebasan kepada Bank Devisa di Indonesia untuk boleh tunduk atau tidak kepada UCP. Namun demikian, secara implisit Bank Indonesia mendukung agar L/C yang diterbitkan bank umum tunduk pada UCP. Artikel 1 UCP 500 mengatakan "*the UCP 500 shall apply to all documentary credits including to the extent to which they may be applicable, standby letter (so of credit) where they are incorporated into the text of the credit. They are guiding on all parties there to, unless otherwise expressly stimulated in the credit*". Jadi apabila suatu kontrak L/C tunduk kepada UCP 500 maka pada perjanjian L/C tersebut disertakan suatu klausula bahwa atas kontrak L/C tersebut berlaku UCP 500. Dengan konsekuensi bahwa pengertian-pengertian tentang L/C hal-hal yang memungkinkan timbulnya permasalahan serta cara penyelesaian permasalahan tersebut tunduk pada peraturan yang ditentukan UCP 500 tersebut.¹⁴

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dengan selamat, sedangkan kewajiban dari pengirim adalah

¹⁴ Ramlan Ginting, *Ekspor dan Impor Indonesia*, (Jakarta: Bank Indonesia, 2000), hal. 10.

membayar sejumlah uang angkutan. Istilah “menyelenggarakan pengangkutan” berarti, bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan orang lain atas perintahnya. Istilah “dengan selamat” mengandung arti bila pengangkutan berjalan dengan “tidak selamat” maka itu menjadi tanggung jawab dari pengangkut.

B. Pengertian Pengangkut

Pengertian Pengangkut (dalam hal ini bukan pada pengangkutan orang melainkan pada pengangkutan barang) dapat kita lihat dalam Pasal 466 KUHD yang menyatakan: ”Pengangkut adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan suatu perjanjian yang lainnya, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya ataupun sebagian melalui lautan”¹⁵.

Maksud dari *Time Charter* atau carter menurut waktu adalah suatu perjanjian dimana pemilik kapal mengikatkan diri dalam suatu waktu tertentu, kepada si pencarter untuk dipergunakan dalam pelayaran di lautan dengan pembayaran suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu (Pasal 453 ayat (2) KUHD).

Pengertian *Voyage Charter* atau carter menurut perjalanan adalah suatu perjanjian dengan mana si pemilik kapal mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian kepada si pencarter untuk dipergunakan mengangkut barang atau orang melalui lautan dalam suatu

¹⁵ Ibid, hal. 134

perjalanan atau lebih, dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini (Pasal 453 ayat (3) KUHD).

Berdasarkan rumusan dalam Pasal 466 KUHD ini dapat kita simpulkan bahwa yang dapat bertindak sebagai pengangkut adalah¹⁶:

1. Pemilik Kapal

Pemilik kapal dapat mencarterkan kapalnya kepada pihak ketiga, apabila terjadi hal yang demikian maka pemilik kapal ini akan dapat bertindak pula sebagai pengangkut menurut Pasal 466 KUHD ini.

2. Pengusaha Kapal

Pengusaha kapal adalah merupakan inti dari pengangkutan ini. Pengusaha kapal ini apabila kita perhatikan Pasal 320 KUHD tidak harus perlu pemilik kapal karena apabila telah dipenuhinya dua syarat dalam pasal tersebut maka ia dapat dikualifikasikan sebagai pengusaha kapal. Syarat-syarat tersebut adalah:

- a. menggunakan kapal untuk pelayaran di laut.
- b. mengemudikan atau suruh mengemudikan kepada seseorang yang bekerja kepadanya.

Apabila pengusaha kapal itu kemudian mencarterkan kembali kapalnya kepada pihak ketiga baik dengan carter waktu maupun dengan carter perjalanan atau apabila pengusaha kapal ini kemudian mengadakan perjanjian pengangkutan dengan kapal jurusan tetap atau pengusaha kapal

¹⁶ Jenny Barmawi, "*Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Barang Melalui Lautan*", Diktat Seminar, Universitas Airlangga, 20 Agustus – 2 September 1989, hal.2.

menutup perjanjian pengangkutan dengan kapal pengangkut barang-barang potongan maka pengusaha kapal akan bertindak sebagai pengangkut.

3. Pencarter

Sebagaimana kita lihat diatas, maka pencarter I apabila mencarterkan kembali kapalnya kepada pihak ketiga, maka dia sebagai pencarter akan juga merangkap kedudukannya sebagai pengangkut. Hal ini akan berlaku baik untuk carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan.

Selain pasal 466 KUHD tersebut ada juga beberapa pengertian lainnya dari pengangkut, yaitu:

a. Pasal 1 ayat (a) The Hague Rules 1924 yaitu:

“A Carrier includes the owner or the charter who enters into a contract of carriage with a shipper”

b. Pasal 1 The Hamburg Rules 1978

1. *carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been entrusted with a shipper”.*
2. *actual carrier means any person to whom the performance of carriage of the goods or part of the carriage has ben entrusted by the carrier and includes any person to whom such performance has been entrusted”.*

Beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan pengangkut adalah “orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan yang lainnya dengan selamat”.

C. Dokumen-dokumen Pengangkutan

Semua dokumen-dokumen yang diperlukan dalam proses pengiriman barang dalam pengangkutan laut dinamakan dokumen pengapalan (*Shipping Documents*). Pada dasarnya dokumen-dokumen tersebut berfungsi untuk melindungi muatan sejak dipersiapkan untuk dimuat ke atas kapal di pelabuhan pemuatan, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya atau mereka yang berhak atas dokumen tersebut di pelabuhan tujuan. Dokumen-dokumen yang terdapat dalam pelayaran dalam negeri dapat digolongkan ke dalam beberapa kumpulan, menurut penggunaan dan keperluannya, maka akan diuraikan beberapa dokumen yang paling umum dipakai atau dikenal, yaitu¹⁷:

1. Kontrak Pengiriman (*Freight Contract*)

Kontrak ini merupakan persetujuan resmi antara pihak pengangkut atau wakilnya dengan pengirim (*shipper*), untuk menggunakan sebuah kapal untuk mengangkut barang dalam suatu pelayaran tertentu. Dalam kontrak ini akan dicantumkan jenis barangnya, berat, volume, uang tambang, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, cara penyerahan, nama kapal, tanggal keberangkatan kapal dan sebagainya. Didalamnya terdapat sebuah klausula yang menyatakan bahwa *booking* tersebut harus tunduk pada semua syarat-syarat dan perjanjian-perjanjian yang dicantumkan dalam konosemen (*bill of lading*) dari perusahaan pelayaran yang bersangkutan.

¹⁷ FDC. Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, (Jakarta: PT Toko Gunung Agung, 1997), hlm.

2. *Shipping Permit* atau adakalanya disebut *Delivery Permit*

Bagi pihak *Shipper* atau wakilnya, maka *shipping permit* ini merupakan sebuah dokumen yang membeifitahukan kepadanya tentang batas waktu, selama mana muatannya itu harus diserahkan kepada pegawai perusahaan pelayaran di terminal / dermaga yang ditunjuk dalam *shipping permit* tersebut. *Shipping permit* ini memberi pertunjuk kepada “pegawai penerima muatan” (keluar) di terminal dimana kapal akan memuat, agar menerima dari pihak yang disebutkan (*shipper* atau wakilnya), barang-barang yang disebutkan di dalamnya untuk diperiksa menurut penjelasan tentang jumlah, macam, pembungkus, isi, berat dan ukuran pada suatu hari atau waktu tertentu, barang mana yang akan dikirim ke pelabuhan tujuan yang disebutkan di dalamnya, dengan kapal yang disebutkan.

3. *Dock Receipt*

Tanda terima penyerahan dari barang-barang yang diterima di terminal untuk pengapalan di suatu kapal tertentu atau untuk penyimpanan di gudang (*hold on dock*) diberikan tanda terima berupa *dock receipt* ini. Biasanya dokumen ini diberikan kepada pihak *shipper* atau wakilnya oleh perusahaan pelayaran itu sendiri menurut keterangan-keterangan muatan yang diperoleh dari pemeriksaan perusahaan pelayaran.

4. *Dock Sheet (Returns)* dan *Tally Sheets*

Dock Sheets ini dibuat oleh bagian terminal dari perusahaan pelayaran, merupakan daftar yang mencatat semua pengiriman yang telah diterima untuk dikapalkan. Sedangkan *Tally Sheets* adalah merupakan

bukti hitungan (*tally*) dari muatan yang dimuat atau dibongkar ke dan dari atas kapal, hitungan mana biasanya didasarkan atas jumlah muatan tiap-tiap *sling*.

5. *Stowage Plan* (Rencana Pernyusunan Muatan)

Memperlihatkan secara grafis tentang letak dan pembagian muatan-muatan di dalam palka-palka dan ruang-ruang muat serta dek kapal.

6. *Manifest*

Daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuan masing-masing. Ada dua jenis manifest yang sering digunakan yaitu *Cargo Manifest* dan *Freight Manifest* (dalam hal-hal tertentu sering digabung menjadi *Cargo & Freight Manifest*).

7. *Landing Order*

Jika *Shipper* telah dapat menetapkan pelabuhan tujuan pasti bagi barang muatannya, maka ia harus segera memberitahukannya kepada perwakilannya untuk segera membongkar muatan tersebut di pelabuhan yang ditunjuk, dengan sebuah dokumen yang disebut "*Landing Order*".

8. *Delivery Order*

Adakalanya merupakan dokumen yang dipakai oleh perusahaan pelayaran untuk memerintahkan kepada bagian muatan masuk di terminal agar barang muatan yang disebutkan di dalamnya dapat diserahkan kepada si penerima.

9. *Certificate of Non Delivery dan Certificate of Damage*

Adalah keterangan atau bukti yang dikeluarkan oleh pihak perusahaan pelayaran mengenai ketidakcocokan baik tentang jumlah maupun tentang keadaan dari barang.

Bukti / keterangan tersebut adalah:

- a. Bukti “kekurangan” jumlah penyerahan (*in delivery certificate*) yang dalam praktek dinamakan “*except bewijs*” (E.B).
- b. Bukti “pemeriksaan” tentang kerusakan-kerusakan dan hilangnya isi dari *collie-collie* yang rusak, yang sering disebut “*claim constatering bewijs*” (C.C.B).

10. *Bill of Lading (B/L) / Konosemen*

Diantara dokumen pengapalan tersebut maka konosemen (B/L) tersebut yang merupakan salah satu dokumen yang terpenting karena konosemen ini dapat berfungsi sebagai tanda bukti penerimaan barang dan juga berfungsi sebagai suatu dokumen angkutan dimana perjanjian pengangkutan barang antara pengirim dan pengangkut dapat dibuktikan dengan konosemen. Oleh karena itu konosemen juga dikatakan berfungsi sebagai bukti perjanjian pengangkutan melalui laut. Tanggung jawab dari Pengangkut dalam pengangkutan ini juga tersirat dalam konosemen dimana dalam konosemen ini pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk beserta klausula-klausula tentang penyerahannya yang akan terjadi. Ini sesuai dengan definisi konosemen dalam Pasal 506

KUHD yaitu: “Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada orang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan”.

Dalam hal penyerahan barang dari pengirim kepada pengangkut yang lazim dipakai dewasa ini adalah penyerahan barang secara *Free on Board (F.O.B)* dan *Cost, Insurance and Freight (C.I.F)*. F.O.B disini berarti penyerahan barang dilakukan diatas kapal yang akan melakukan pengangkutan barang dan yang berkewajiban untuk mengurus formalitas ekspor adalah pihak penjual. Persyaratan dengan menggunakan F.O.B hanya dapat dilakukan untuk pengangkutan laut dan antar pulau semata. Sedangkan C.I.F adalah hampir sama seperti F.O.B dimana penyerahan barang juga dilakukan diatas kapal serta ongkos angkut sudah dibayar oleh penjual sampai ke pelabuhan tujuan dengan begitu penjual wajib untuk mengurus formalitas ekspor, namun dalam sistem C.I.F penjual memiliki kewajiban untuk menutup kontrak asuransi dan melakukan pembayaran premi asuransi. Persyaratan penyerahan barang dengan cara C.I.F juga hanya dapat dilakukan untuk pengangkutan laut dan pengangkutan antar pulau saja¹⁸.

Konosemen dapat dibuat karena adanya suatu perjanjian pengangkutan, dimana konosemen membuktikan pengirim telah

¹⁸ Wikipedia Bahasa Indonesia, *Free On Board dan Cost Insurance and Freight*, tersedia di <http://id.wikipedia.org/wiki> (tanggal 4 Februari 2009)

menyerahkan barangnya untuk diangkut dan penerima berhak untuk menerima barang itu dari pengangkut. Jadi konosemen itu adalah merupakan suatu alat bukti. Apa yang tercantum dalam konosemen sebagian besar adalah yang tercantum dalam perjanjian pengangkutan, jadi konosemen, dilihat dari latar belakang isi perikatan, bisa berarti merupakan alat bukti untuk menuntut pertanggungjawaban kepada pengangkut dalam hal terjadi kerusakan, kehilangan, atau tidak diserahkannya sama sekali barangnya¹⁹.

Jadi konosemen mempunyai arti penting dalam dunia perusahaan angkutan perairan khususnya angkutan laut, sebab konosemen berfungsi sebagai²⁰:

- a. *Pelindung barang yang diangkut dengan kapal*. Konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut, pengirim, penerima, sehingga barang dilindungi dari perbuatan yang sewenang-wenang dan tidak bertanggungjawab dari pengangkut.
- b. *Surat bukti penerimaan di atas kapal*, dimana dengan konosemen pengangkut/agen/nahkoda mengakui bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapalnya.
- c. *Tanda bukti milik atas barang*, dimana dengan memiliki konosemen berarti sekaligus memiliki barang yang tersebut di dalamnya. Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang tersebut di

¹⁹ R. Ali Rido, *Hukum Dagang: Tentang Surat Berharga*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 1994), hal. 17.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1998), hal. 101

dalamnya di kapal dimana barang itu berada (Pasal 510 KUHD).
Penyerahan konosemen sebelum barang yang tersebut di dalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai penyerahan barang tersebut (Pasal 517a KUHD).

- d. *Kuitansi pembayaran biaya angkutan*. Dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan dibayar terlebih dahulu (*freight prepaid*) di pelabuhan pemuatan oleh pengirim.
- e. *Kontrak atau persyaratan angkutan*; konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan yang memuat syarat-syarat angkutan.

Kewajiban dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut dari mulai diterimanya barang tersebut dari pengirim sampai diserahkan barang tersebut kepada penerima. Dari kewajiban inilah timbul Tanggung Jawab Pengangkut, yaitu karena kewajiban Pengangkut adalah menjaga keselamatan barang yang diangkutnya maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang itu, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut. Tanggung Jawab ini berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam masa pengangkutan.

D. Pihak-pihak dalam Pengangkutan Laut

Dalam pengangkutan melalui laut terutama mengenai pengangkutan barang, maka perlu diketahui tiga unsur yaitu²¹:

1. Pengirim Barang (*Shipper*)

Kalau kita memperhatikan Pasal 90 KUHD di mana pengirim adalah merupakan salah satu pihak di dalam perjanjian, ditentukan dalam ayat 6 dari Pasal 90 KUHD tersebut, bahwa pengirim itu harus menandatangani surat angkutan (konosemen). Pada umumnya sebagai pihak pengirim barang ia adalah bukan pemilik barang. Karena pemilik barang tersebut lazimnya menyerahkan pengiriman barangnya tersebut kepada orang lain, yang dalam pengangkutan laut itu diserahkan pengurusannya kepada ekspediter. Tentang Ekspediter ini telah diatur dalam KUHD pada Buku I Bab 5, Bagian 2 Pasal 86 sampai dengan 90.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 86 KUHD tersebut maka ekspediter itu adalah seseorang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut barang-barang perniagaan dan barang-barang di darat atau di perairan. Jadi kalau kita melihat rumusan ini, ekspediter itu tidak menangani sendiri pengangkutan barang-barang yang dipercayakan kepadanya. Ia hanya akan mengurus dan bertanggung jawab atas pengiriman barang-barang saja atau dapat juga ia dikatakan sebagai orang yang mencari alat pengangkutnya saja. Mengenai siapa saja yang dimaksudkan dengan pihak pengirim barang itu KUHD sama sekali tidak memberikan rumusannya,

²¹ Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Laut*, (Jakarta: Bina Aksara, 1982), hal. 126.

sehingga dapat disimpulkan bahwa pengirim barang itu bisa pemilik barang itu sendiri, bisa juga orang lain. Tetapi lazimnya dalam praktek seperti telah disebutkan diatas pengirim barang itu adalah bukan pemilik barang itu sendiri.

The Hague Rules 1924 tidak memberikan definisi mengenai siapa yang diartikan sebagai pengirim barang itu. The Hamburg Rules 1978 memberikan suatu definisi tentang apa yang dimaksudkan dengan pengirim barang, yaitu:

“Shipper means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the carrier in relation to the contract of carriage by sea”.

2. Penerima Barang (*Consignee*)

Dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut, si penerima barang adalah pihak yang namanya tercantum dalam konosemen sebagai pihak tertentu kepada barang yang diangkut itu harus diserahkan oleh pengangkut. Sesuai dengan ketentuan Pasal 506 KUHD alinea kedua penerima barang ini boleh disebutkan namanya (*“op naam”*), boleh juga disebutkan sebagai pihak yang ditunjuk oleh pengirim maupun orang ketiga (*“op order”*) dan boleh juga disebutkan sebagai pembawa (*“aan toonder”*) baik dengan atau tanpa penyebutan seseorang tertentu disampingnya.

Sesuai dengan Pasal 510 KUHD alenia kesatu maka setiap pemegang konosemen yang sah berhak menuntut penyerahan barang yang

tersebut di dalamnya di tempat tujuan sesuai dengan isi konosemen, kecuali apabila ia telah menjadi pemegang konosemen dengan cara melawan hukum. Jadi “sah” disini berarti bahwa memperoleh konosemen itu tidak dengan cara melawan hukum.

Dalam The Hague Rules 1924 tidak dimuat definisi tentang penerima barang tersebut.

Sedangkan The Hamburg Rules 1978 dalam Pasal 1 ayat (4) menyebutkannya sebagai: “*consignee means the person entitled to take the delivery of the goods*”.

3. Barangnya itu sendiri

Tentang apa yang diartikan dengan barangnya itu sendiri KUHD dalam Buku II Bab V a tidak memberikan rumusannya. Disitu hanya disebutkan “barang” saja.

The Hague Rules 1924 dalam Pasal 1 (c) memberi pengertian tentang “barang”, yaitu:

“Goods includes words, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on the deck and is to be carried”.

Jadi menurut pasal tersebut yang termasuk pengertian barang yaitu barang-barang yang dibuat dari tanah atau besi (*schotel*), terbuat dari kayu dan tembaga, barang-barang dagangan dan macam-macam hal apa saja, kecuali hewan-hewan yang hidup dan muatan yang telah ditetapkan dalam suatu perjanjian pengangkutan untuk diangkut di atas dek (palka).

Sedangkan menurut The Hamburg Rules 1978 pengertian barang adalah lebih luas, yaitu meliputi juga binatang-binatang yang hidup dan barang-barang yang dimasukkan dalam *container* (peti kemas) atau *pallet* (pembungkus). The Hamburg Rules 1978 memberi rumusan tentang pengertian barang dalam Pasal 1 ayat 5 yaitu:

"Goods includes live animals, where the goods are consigned in container, pallet or a similar articles of transport or where they are packed. "goods" includes such articles of transport or packaging if supplied by the shipper".

Disamping ketiga pihak tersebut diatas dalam suatu kegiatan pelayaran niaga terlibat juga kegiatan atau jasa pihak-pihak lain tetapi pihak-pihak lain itu tidak saling mempunyai hubungan hukum karena mereka hanyalah merupakan wakil (*lastnemer*) saja dari satu pihak tersebut. Oleh karena itu, kegiatan mereka dalam hubungannya dengan pengapalan barang, dan juga dalam kegiatan pelayaran pada umumnya, tidak diatur oleh undang-undang.

Adapun pihak-pihak yang dimaksud terakhir ini adalah:

- a. Ekspediter (perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut atau *forwarding agent*) yaitu orang atau perusahaan yang menyelenggarakan usaha mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang diperlukan guna memasukan dan mengeluarkan barang dari kapal atau pelabuhan.

Ekspediter tidak bekerja sendiri, melainkan menjadi wakil (= *lastnemer*) bagi pengirim atau penerima muatan kapal laut. Dalam hal mengekspedisi muatan keluar (ekspor) tugas dan kewajiban ekspediter sudah selesai kalau barang sudah dimuat ke dalam kapal dan *Bill of*

Lading (B/L) sudah diambil olehnya untuk diserahkan kepada orang yang memberinya kuasa untuk mengurus pemuatan (pengapalan) itu.

Dalam hal mengurus pengeluaran muatan impor dari pelabuhan, pekerjaan ekspediter dimulai dengan pembuatan dokumen-dokumen impor berupa Pemberitahuan Impor Untuk Dipakai (PIUD), sampai membayar bea masuk yang berkenaan serta biaya dan pengeluaran lainnya sampai barang dapat dikeluarkan dari gudang pabean untuk diserahkan kepada pemiliknya.

Berhubung dengan jenis pekerjaannya itu maka perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) biasanya mempunyai armada angkutan darat sendiri, agar pengangkutan barang dari dan ke gudang pemilik barang di luar pelabuhan dapat diselenggarakan dengan lebih mudah dan lebih murah. Juga, usaha sampingan *trucking* ini dapat menambah pendapatan EMKL.

Perkembangan selanjutnya dari usaha Ekspedisi ini tumbuh berupa usaha *freight forwarding* (FF) yang tidak hanya mengurus dokumentasi dan pengangkutan muatan sebelum dan sesudah pengapalannya, melainkan meliputi semua keperluan pengapalan mulai dari *sortasi* barang (pemilahan-milahan jenis barang sesuai dengan klasifikasi tarif bea dan uang tambang), *packing* (pengemasan barang dalam kemasan yang sesuai dengan pengangkutan samudera), *cargo documentation* (penyiapan dan pembuatan dokumen-dokumen pengapalan sampai kepada perolehan izin ekspor kalau diperlukan).

b. *Warehousing* (usaha pergudangan), yaitu usaha penimbunan dan penyimpanan barang di dalam gudang atau lapangan penumpukan pelabuhan, selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke atas kapal, atau menunggu pembebasannya dari pengawasan pabean.

Perlu diketahui bahwa dalam sebuah pelabuhan lazimnya terdapat tiga macam gudang, yaitu: gudang pabean (disebut juga: gudang lini I), gudang *entrepot* (*bonded warehouse*) dan gudang bebas.

Dalam rangka kegiatan pengapalan muatan, gudang pabean merupakan yang terpenting karena di gudang pabean inilah disimpan barang yang baru saja dibongkar dari kapal, atau segera dimuat ke kapal. Di sini instansi pabean perlu campur tangan, sebab barang yang akan/baru dimuat/dibongkar dari/ke kapal itu harus menyelesaikan terlebih dahulu formalitas pabeannya dan membayar bea-bea sebelum diizinkan keluar dari gudang pabean.

c. *Stevedoring*, yaitu usaha pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan kapal laut. Perusahaan *stevedoring* dapat merupakan sebuah perusahaan yang berdiri sendiri, sebagai sebuah PBM (Perusahaan Bongkar Muat), atau dapat juga merupakan anak perusahaan, atau agen dari sebuah perusahaan pelayaran. Seringkali juga perusahaan *stevedoring* ini bergabung dengan perusahaan pengangkutan muatan kapal, yang dimuat ke dan dibongkar dari kapal yang bertambat atau berlabuh di luar dermaga.

Seperti diketahui dermaga-dermaga yang terdapat pada sebuah pelabuhan tidak selalu dapat memenuhi kebutuhan penyandaran kapal dan arena kapal, demi efisiensi operasi, tidak dapat menunggu giliran penyandaran terlalu lama, akan melakukan kegiatan di perairan pelabuhan (kolam pelabuhan, *rede, roads*) dan dari sana barang-barang yang telah dibongkar ke atas tongkang akan diantarkan ke gudang. Begitu juga sebaliknya bagi barang yang akan dimuat ke kapal, diantarkan ke kapal dengan tongkang guna dimuat di kolam pelabuhan.

Sesuai ketentuan dalam Inpres 4/1985, perusahaan *stevedoring* ini dinamakan "Perusahaan Bongkar Muat" disingkat PBM yang secara hukum merupakan perusahaan yang berdiri sendiri tetapi di dalam praktek perusahaan PBM tersebut hampir semuanya didirikan oleh perusahaan pelayaran.

Lebih lanjut perlu dikemukakan bahwa bertambatnya kapal di luar dermaga itu tidak selalu karena menunggu giliran penyandaran, melainkan karena biaya yang sangat mahal kalau kapal harus bersandar di dermaga dan melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran di situ.

Di pelabuhan-pelabuhan Eropa dan Amerika umumnya diadakan ketentuan yang mewajibkan kapal yang bersandar di dermaga pelabuhan menggunakan *shore equipment* (alat bongkar yang disediakan pelabuhan) dan tidak diizinkan menggunakan alat bongkar sendiri.

Sangat tingginya *cargo handling* di dermaga ini pulalah yang telah melahirkan konsepsi pengapalan dengan menggunakan peti besar yang

dinamakan *container* (peti kemas). Peti atau kemasan biasa lainnya, dimana barang yang hendak dikapalkan, dikemas, secara bersama-sama dimasukkan ke dalam *container* dan selanjutnya dimuat ke kapal untuk diangkut ke pelabuhan tujuannya.

Di dalam *container* tak jarang dimuat barang-barang yang dikapalkan oleh beberapa pengirim yang berbeda. Di negara-negara seperti Amerika Serikat dan Eropa Barat, sudah lazim *container* besar datang dari pedalaman dengan kereta api khusus, langsung masuk ke dalam kapal tanpa melalui penyimpanan di dalam gudang pabean lagi.

- d. *Lighterage*, yaitu usaha penyelenggaraan pengangkutan barang muatan kapal dari dermaga ke kapal yang berlabuh di kolam pelabuhan atau lego jangkar di luar pelabuhan dan sebaliknya. Di pelabuhan-pelabuhan yang tidak mempunyai dermaga, seperti pelabuhan Semarang dan Cirebon sebelum dibangun oleh Pemerintah Orde Baru, perusahaan pelayaran merasa perlu mempunyai bagian *lighterage* untuk melancarkan operasi perusahaan dalam menyelenggarakan bongkar muat.
- e. *Veem*, yaitu perusahaan yang menyelenggarakan jasa *sortasi* barang (memilah-milah komoditi sesuai kelas, kualitas, besar kecilnya butir dan lain-lain), pengemasan, pemberian merk (*shipping mark*), memperbaiki kemasan yang rusak atau tidak sesuai. Disini dapat dilihat bahwa perusahaan *veem* agak sulit berdiri sendiri karena bidang usahanya lebih banyak berkaitan dengan eksportir/pedagang yang mengalami kesulitan atau kurang memahami tata cara pengepakan barang. Usaha per-*veem*-an

dapat bergabung sebagai bagian dari perusahaan EMKL atau *freight forwarding*.

f. *freight forwarding*

Kalau perusahaan EMKL menyelenggarakan cabang usaha yang menyangkut urusan penyelenggaraan dokumen-dokumen pengapalan muatan, sedang di pihak lain perusahaan *veem* mengurus kemas barang yang akan dikapalkan dan perusahaan transport melaksanakan pengangkutannya, maka perusahaan *freight forwarding* menyelenggarakan semua kegiatan tersebut secara terpadu.

Di negara-negara lain perkembangan usaha *freight forwarding* sudah sedemikian maju, di mana perusahaan tersebut menjalankan kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- 1) Konsolidasi muatan yang dikapalkan oleh *shippers* yang masing – masing mengapalkan dalam jumlah kecil. Perusahaan *freight forwarding* menerima pengiriman muatan dalam jumlah kecil (sedikit) dari banyak *shippers*, lalu muatan-muatan kecil tersebut dikonsolidasikan (dikumpulkan; disatukan) menjadi muatan satu peti kemas penuh.
- 2) Kegiatan konsolidasi muatan tersebut dilakukan di dalam gudang yang dimilikinya/dioperasikannya, yang berlokasi di luar pelabuhan dan dinamakan Gudang CFS (*Container Freight Station*).

- 3) Mengatur pembungkusan barang sesuai dengan persyaratan pengapalan “*seaworthy package*” dan memberi *shipping mark* sesuai dengan kebutuhan.
- 4) Mengurus surat-surat dan dokumen-dokumen pengapalan barang termasuk surat izin ekspor kalau diperlukan.
- 5) Menyelenggarakan pengangkutan barang dari gudang eksportir (pengirim) sampai gudang CFS dan dari situ ke *container yard* di pelabuhan pemuatan barang.
- 6) Mencarikan kapal yang sesuai bagi pengapalan yang bersangkutan dan membayar uang tambang yang bersedia.

E. Jenis-jenis Pengangkutan Barang Melalui Laut

Pengangkutan melalui laut menurut sifat dari usaha pelayarannya dapat kita bagi menjadi:

1. Pelayaran Tetap (Pelayaran *Liner Service*)

Yaitu pelayaran yang dilakukan secara bertahap dan teratur yaitu teratur dalam hal keberangkatan dan kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek dan tarif angkutan. Jadi perusahaan pengangkutan (perusahaan pelayaran) yang menyelenggarakan pengangkutan barang-barang pada waktu-waktu yang sudah ditentukan, terlebih dahulu menyelenggarakan pelayaran untuk mengangkut barang-barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lainnya.

Perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha pelayaran jenis *Liner Service* haruslah memenuhi syarat-syarat:

- a. Mempunyai Trayek Pelayaran dan Jadwal Perjalanan Kapal yang tertentu dan teratur.

Trayek pelayaran tertentu dan tetap artinya kapal-kapal yang menjalankan dinas pelayaran tetap itu tak akan berpindah-pindah wilayah operasi pelayaran semauanya saja, tetapi harus tetap bergerak dalam wilayah operasi yang telah ditentukan. Mengenai pelabuhan yang disinggahi oleh masing-masing kapal yang dilayarkan dalam trayek tersebut, perusahaan pelayaran mempunyai kebebasan penuh sepanjang dilakukan sesuai dengan ketentuan formal yang berlaku, dan kapal-kapal tersebut tetap beroperasi di dalam wilayah lingkungan operasi yang bersangkutan.

- b. Mempunyai Daftar Tarif Angkutan yang Tetap dan Berlaku Umum

Dalam daftar ini dicantumkan tarif angkutan bagi berbagai macam komoditi yang biasa diangkut. Tarif angkutan yang tercantum dalam daftar, berlaku untuk waktu yang tidak terbatas sampai dinyatakan tidak berlaku lagi dan digantikan oleh tarif baru yang lebih tinggi atau lebih rendah.

Dalam praktek pelayaran niaga internasional, penyelenggaraan tarif angkutan laut itu diurus oleh *Shipping Conference* dimana semua aspek pertarifan tersebut diurus melalui perundingan-perundingan diantara perusahaan-perusahaan pelayaran yang menjadi anggota *conference* tersebut.

c. Mempunyai Syarat-syarat dan Perjanjian Pengangkutan yang Bersifat Tetap dan Berlaku Umum

Yang dimaksud dengan ketentuan ini adalah bahwa pengangkut / *carrier* yang menyelenggarakan usaha pelayaran tetap itu harus mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan tertentu, syarat-syarat yang mana berlaku bagi siapa saja yang melakukan pengapalan dengan kapalnya.

Berhubung dengan adanya syarat atau ketentuan-ketentuan ini perusahaan pelayaran mengambil jalan praktis dengan mencetak peraturan-peraturan tentang syarat pengangkutan pada lembar konosemen (B/L) yang dikeluarkannya. Seorang pengirim yang ingin mengetahui syarat-syarat pengangkutan yang dikehendaki *carrier* dapat membaca ketentuan-ketentuan yang tercetak dalam konosemennya.

2. Pelayaran Tidak Tetap (*Tramp Service*)

Bentuk usaha pelayaran *Tramp* merupakan pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran *Tramp* tidak mempunyai trayek tertentu, jadi kapal itu berlayar ke mana saja sepanjang tidak dilarang oleh kekuasaan negara. Dalam sejarah pelayaran niaga modern kekuatan *Tramp* ternyata sangat besar sehingga pengusaha-pengusaha pelayaran tetap yang tergabung dalam *conference* selalu memperhitungkan persaingan dengan para *trampers* dalam jaringan-jaringan pelayaran yang dilayaninya.

Sedangkan berdasarkan luas daerah operasinya maka usaha pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) PP no. 17 tahun 1988 terdiri dari:

a. Pelayaran Dalam Negeri

Adalah merupakan kegiatan angkutan laut antar pelabuhan di Indonesia yang dilakukan secara tetap dan teratur dan atau dengan pelayaran yang tidak tetap atau tidak teratur, dengan menggunakan semua jenis kapal, dan pelayaran ini termasuk pelayaran rakyat dan pelayaran perintis.

Dalam pelayaran rakyat daerah operasinya tidak boleh melebihi radius 200 mil, dan oleh karena itu biasanya penyelenggaraan pengangkutan hanya dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal kecil saja, dengan daya muat sekitar 200 *deadweight* ton.

Sedangkan pelayaran perintis / pelayaran nusantara adalah usaha pelayaran yang daerah operasinya meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia. Sementara untuk mendapatkan izin operasional usaha pelayaran nusantara haruslah dipenuhi syarat-syarat sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 13 ayat (1) PP No. 17 tahun 1988, yaitu:

- 1) Dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas (PT) atau Badan Usaha Milik Negara.
- 2) Memiliki dan / atau menguasai kapal laut berbendera Indonesia
- 3) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak

Menurut Victor Situmorang²², pengangkutan laut dalam negeri itu pada garis besarnya terdiri dari berbagai macam pelayaran, yaitu:

b. Pelayaran Lokal

Yaitu suatu usaha angkutan laut dengan mempergunakan kapal-kapal berbendera Indonesia yang berukuran 100 m³ sampai dengan 500 m³ yang menempuh pelayaran dalam radius pelayaran tidak lebih dari 200 mil laut. Pelayaran lokal ini berfungsi sebagai *feeders* yang mengumpulkan hasil-hasil dari pelabuhan kecil, kemudian di *tranship* ke kapal samudera untuk dikapalkan sebagai barang-barang ekspor, demikian pula sebaliknya.

c. Pelayaran Rakyat

Yaitu pelayaran dengan menggunakan perahu layar. Pelayaran rakyat itu merupakan usaha pelayaran secara tradisional dengan menggunakan tenaga penggerak dan kadang-kadang pula pada tahap perkembangannya dilengkapi dengan perahu motor bantu (*hulp motor*), sehingga di dalam pelayaran tersebut apabila angin yang menggerakkan layar itu mati (tidak bertiup), maka dipakailah motor bantu itu sebagai tenaga penggerak. Perahu-perahu layar ini melayari pulau-pulau terpencil yang dihuni oleh penduduk yang tidak terjangkau dengan kapal-kapal besar, sehingga dengan demikian maka wawasan nusantara dalam pelaksanaannya dapat berwujud secara nyata.

²² Victor Situmorang, *Sketsa Asas Hukum Laut*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1978), hal. 11.

d. Pelayaran khusus penundaan laut

Yaitu pelayaran khusus penundaan laut itu adalah suatu kegiatan-kegiatan antar pelabuhan Indonesia yang mengangkut barang-barang khusus dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik dengan tunda. Pelayaran ini sesuai dengan keadaan pengangkutan mengenai barang muatan yang harganya relatif murah, tidak mudah rusak dan tidak memerlukan penanganan yang rumit.

Barang muatan yang dapat diangkut dengan menggunakan sistem pelayaran ini, misalnya ialah: batu kali, batu karang, kayu-kayu balok dan sebagainya. Pengangkutan dengan tongkang-tongkang ini tidak cocok untuk mengangkut barang-barang kelontong, karena air laut dapat dengan mudah masuk ke dalam tongkang tersebut, yang berakibat barang-barang tersebut mudah rusak.

e. Pelayaran khusus lepas pantai

Yaitu pelayaran sehubungan dengan timbulnya kegiatan-kegiatan pengeboran minyak lepas pantai, sehingga timbul keperluan angkutan untuk mengangkut alat-alat dan mesin-mesin pengeboran (*drilling rig*). Tongkang-tongkang juga digunakan untuk memasang pipa-pipa dan kabel-kabel serta instalasi di bawah air. Dalam hal kegiatan *off shore* ini, apabila *drilling* tersebut telah selesai, maka kegiatan-kegiatan pelayaran lepas pantai ini dapat dialihkan pada pelayaran khusus penundaan laut.

f. Pelayaran khusus yang bertujuan untuk menunjang kegiatan industri

Dalam hal ini industri-industri besar tertentu seperti industri semen, industri pupuk, industri perikanan diperkenankan memiliki kapal-kapal untuk keperluan pengangkutan hasil industrinya, sehingga dengan demikian kehidupan industrinya tidak tergantung pada alat angkutan umum.

b. Pelayaran Luar Negeri

Adalah merupakan pelayaran samudera sebagai kegiatan angkutan laut ke atau dari luar negeri yang dilakukan secara tetap dan teratur dan atau dengan pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur dengan menggunakan semua jenis kapal. Pada umumnya usaha pelayaran ini daerah operasinya meliputi daerah perairan internasional. Jadi pelayaran ini bergerak antara pelabuhan satu negara ke pelabuhan negara lainnya, dengan membawa barang-barang impor dan ekspor ke dan dari negara yang bersangkutan. Pelayaran luar negeri pada dasarnya menggunakan sistem pelayaran tetap dan teratur untuk menjamin tingkat angkutan (*freight*) yang layak dan stabil serta tersedianya ruangan angkutan secara tetap dan teratur (*liner system*). Disamping penyelenggaraan pelayaran luar negeri dengan *liner system* dapat pula dilakukan dengan kapal-kapal yang menyelenggarakan pelayaran tidak tetap, hal ini dimaksudkan untuk

mengatasi kebutuhan angkutan pelayaran luar negeri yang dapat dilayani oleh kapal-kapal *liner system*²³.

Syarat-syarat untuk mendapatkan izin operasional usaha pelayaran samudera pada hakekatnya adalah sama dengan usaha pelayaran samudera pada hakekatnya adalah sama dengan usaha pelayaran dalam negeri hanya saja kapal yang dipergunakan adalah seberat minimal 28.000 m³, dan harus melaksanakan kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan luar negeri (Pasal 21 ayat (2) PP no. 2 tahun 1969) dimana PP tersebut masih berlaku berdasarkan Ketentuan Peralihan Pasal 25 PP No. 17 tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut²⁴.

F. Tanggung Jawab Pengangkut

Kewajiban dari Pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkut dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkannya kepada penerima. Dari kewajiban ini muncul tanggung jawab pengangkut, yaitu karena kewajiban pengangkut adalah menjaga keselamatan barang yang diangkutnya maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang itu, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut. Tanggung jawab ini berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam masa pengangkutan.

²³ Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007), hal. 101.

²⁴ Emmy Pangaribuan Simandjuntak, *Beberapa Aspek Hukum Dagang di Indonesia*, (Jakarta: Penerbit Binacipta, 1979), hal. 66.

Prinsip-prinsip dari Tanggung Jawab Pengangkut adalah:

1. *Presumption of Liability*
(Praduga bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab)
2. *Presumption of non Liability*
(Praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab)
3. *Absolute Liability* atau *Strict Liability*
(Prinsip tanggung jawab mutlak)
4. *Fault Liability*
(Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan)
5. *Limitation of Liability*
(Prinsip pembatasan tanggung Jawab)

Sistem Tanggung Jawab dalam Pengangkutan Laut adalah:

1. Menurut KUHD

- a. *Presumption of Liability*

Pasal 468 ayat (2): "Pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang itu, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya".

b. *Limitation of Liability*

- 1) Pasal 470 ayat (2): "...adalah diperkenankan, jika si pengangkut memperjanjikan, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk satu potong barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Adapun jumlah tersebut diatas tidak boleh ditetapkan kurang daripada enam ratus rupiah”.
- 2) Pasal 474: “Apabila si pengangkut itu adalah orang yang mengusahakan kapal, maka tanggung jawabnya tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut dengan kapal tersebut, adalah terbatas sampai sejumlah lima puluh rupiah tiap meter kubik isi bersih kapal tersebut”.
- 3) Pasal 541: “Tanggung Jawab dari seorang pengusaha kapal untuk kerugian yang ditimbulkan oleh suatu penubrukan adalah terbatas sampai suatu jumlah sebesar lima puluh rupiah tiap meter kubik isi bersih dari kapalnya...”

c. *Braeakable Limit*

Pasal 536: “Apabila tubrukan kapal itu disebabkan oleh kesalahan salah satu kapal yang bertubrukan, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugiannya”

d. *Presumption of non liability*

Pasal 533 ayat (2): “Pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian yang diterbitkan pada barang-barang yang disimpan sendiri oleh penumpang, kecuali apabila dibuktikan bahwa si penumpang ini telah berusaha seperlunya guna menyelamatkannya”

2. Dalam UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran

- *Presumption of Liability*

Pasal 86 ayat (2): “Jika perusahaan pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, c, dan d bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya”.

3. Dalam The Hague Rules 1924

- *Presumption of Non Liability*

(lihat Pasal IV ayat (1): Baik pengangkut maupun kapal tidak akan bertanggung jawab terhadap kerugian atau kerusakan yang timbul...dst kecuali...)

- *Limitation of Liability*

(Lihat Pasal IV (5): Tanggung jawabnya tidak lebih dari 100 poundsterling/package atau unit).

- *Breakable Limit*

(Lihat Pasal IV ayat (5):...kecuali apabila jenis dan nilai barang-barang tersebut dinyatakan oleh pengirim sebelum pengapalan dan dicantumkan di dalam konosemen).

4. The Hamburg Rules 1978

Sistem tanggung jawab Pengangkut "*Presumption of non Liability*" seperti yang terdapat dalam The Hague Rules 1924, The Visby Rules 1936, The Brussel Protocol 1968 dan The Hague Visby Rules, ternyata sangat tidak memuaskan pengguna jasa angkutan laut. Hal ini disebabkan karena dengan berbagai alasan atas dasar kekebalan-kekebalan yang dimiliki oleh pengangkut dapat menyebabkan pengangkut menjadi tidak bertanggung jawab terhadap barang-barang yang diangkutnya (lihat pasal IV The Hague Rules).

Atas dasar pertimbangan tersebut diatas maka untuk menanggulanginya dibuatlah "The Hamburg Rules 1978", dimana Konvensi Internasional ini adalah hasil konferensi PBB mengenai Pengangkutan Barang melalui Laut yang diselenggarakan di Hamburg pada tanggal 3 – 31 Maret 1978.

Sistem Tanggung Jawab pada The Hamburg Rules 1978 adalah sebagai berikut:

a. *Presumption of Liability*

Lihat Pasal 5 ayat (1): Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh hilang atau rusaknya barang-barang, maupun oleh kelambatan dalam penyerahan, apabila peristiwa yang menyebabkan kerugian, kerusakan atau kelambatan itu terjadi pada saat barang-barang berada di bawah penguasaannya sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 4, kecuali apabila pengangkut dapat

membuktikan bahwa ia, pegawainya dan agennya telah mengambil semua langkah-langkah yang secara wajar dapat diharapkan untuk mencegah peristiwa itu dan akibat-akibatnya.

b. *Limitation of Liability*

(lihat Pasal 6)

c. *Breakable Limit*

(lihat Pasal 6 ayat (4): dengan perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, batas-batas yang ditetapkan dalam paragraf 1 dapat ditentukan.

Adapun mengenai periode dari tanggung jawab pengangkut, dalam KUHD disebutkan dalam Pasal 468 ayat (1), yang isinya: "Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkutnya sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya".

Menurut The Hague Rules periode tanggung jawab pengangkut itu terdapat dalam *article* 1 ayat (2) yang berbunyi sebagai berikut:

"Carriage of the goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship; when the goods are loaded onto the time when they are discharged from the ship".

Dengan demikian maka tanggung jawab pengangkut itu berakhir sejak barang dibongkar diserahkan dekat kapal (*"delivery of goods alongside the ships"*). Jadi berdasarkan The Hague Rules 1924 periode dari tanggung jawab pengangkut itu adalah *"from tackle to tackle"*, atau yang lebih jelas lagi adalah sejak barang-barang muatan itu dikaitkan pada *tackle/sling* (tali derek)

di pelabuhan pemuatan, selama berlangsungnya pelayaran dari pelabuhan pembongkaran pada saat barang-barang menyentuh permukaan dermaga atau perahu, dan kait pada *sling* tersebut dilepas.

Pasal 468 KUHD mengemukakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas barang yang diangkutnya sejak barang diterima olehnya sampai barang tersebut diserahkan kepada si penerima. Ketentuan ini merupakan dasar dari tanggung jawab pengangkut. Berdasarkan ketentuan tersebut pengangkut wajib bertanggung jawab memberikan ganti rugi dalam hal barang yang diangkutnya tersebut hilang atau rusak²⁵. Dengan adanya Pasal 468 KUHD mengenai luas tanggung jawab pengangkut tersebut terdapat dua macam praktek atau kebiasaan dalam pengangkutan barang melalui laut²⁶, yaitu:

1. *From tackle to tackle*, artinya tanggung jawab pengangkutan berawal sejak barang muatan dilepas dari lambung kapal pelabuhan muat berakhir hingga pelabuhan tujuan.
2. *From warehouse to warehouse*, artinya tanggung jawab pengangkut diawali sejak barang masuk gudang *shipping company* di pelabuhan muat hingga gudang *shipping company* di pelabuhan tujuan dan barang diserahkan kepada pemilik/pengirim.

²⁵ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 44.

²⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), hal. 165.

Dalam The Hamburg Rules 1978 mengenai periode tanggung jawab pengangkut dirumuskan lebih terperinci. Hal ini kita dapat jumpai pada article 4 (*period of responsibility*), yaitu *article 4* ayat (1) yang menyebutkan bahwa:

“The responsibility of the carrier for the goods under this rules is the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge”.

Jadi menurut pasal ini tanggung jawab pengangkut adalah pada saat barang itu berada di bawah kekuasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran, atau dapat ditafsirkan bahwa tanggung jawab pengangkut adalah pada saat barang ada dalam penguasaan pengangkut sampai pada saat barang-barang tersebut diserahkan kepada *consignee*. Adapun yang dimaksud dengan *consignee* tersebut adalah mereka yang mempunyai hak atas penyerahan barang-barang (*“consignee means any person entitled to take delivery of the goods”*).

Selanjutnya *article 4* ayat (2) dari The Hamburg Rules 1978 menetapkan tentang sejak kapan barang berada di dalam penguasaan pengangkut sehubungan dengan *article (1)* tersebut, yaitu:

1. Sejak barang diserahkan kepadanya oleh:
 - a. Pengirim atau orang lain yang bertindak atas namanya
 - b. Seseorang yang dikuasakan atau pihak ketiga yang terhadapnya hukum atau aturan diberlakukan di pelabuhan dimana barang harus diserahkan untuk diangkut.

2. Sampai barang diserahkan:

- a. Kepada *consignee* (penerima)
- b. Dalam hal dimana *consignee* tidak menerima barang dari pengangkut, maka sebagai ganti dalam hubungannya dengan perjanjian atau berdasarkan atas hukum atau atas dasar kebiasaan dalam dunia perdagangan yang berlaku di tempat pelabuhan barang-barang tersebut dibongkar atau
- c. Penyerahan barang-barang kepada yang dikuasakan atau kepada pihak ketiga berdasarkan hukum atau ketentuan yang berlaku di tempat pelabuhan pembongkaran.

Mengenai kewajiban-kewajiban dari pengangkut The Hague Rules 1924 juga memuatnya dalam *article* 3 yaitu pada sebelum dan pada awal pelayaran sebagai berikut:

1. Kapal harus layak laut (*sea worthy*),
2. Kapal harus diawaki, diperlengkapi dan diberi persediaan sebagaimana layaknya,
3. Membuat palka, kamar-kamar pendingin dan semua bagian lain dari kapal dimana barang-barang akan diangkut, siap dan aman untuk menerima, mengangkut dan mengawasi barang-barang tersebut.

Menurut FDC. Sudjatmiko sebuah kapal dianggap laik laut (*seaworthy*) apabila²⁷:

²⁷ FDC. Sudjatmiko, *Sewa Menyewa Kapal (Ship Chartering)*, (Jakarta: YP Satya Widia, 1991), hal. 55.

1. Dapat berlayar di laut selalu dalam keadaan aman, yaitu berangkat dari satu pelabuhan dan tiba di pelabuhan tujuannya dalam keadaan selamat;
2. Kapal diawaki secara cukup dan lengkap sesuai dengan perizinannya atau sesuai dengan penerapan dari Biro Klasifikasi yang mengawasi pembangunan kapal yang bersangkutan; ruangan-ruangan muatan kapal selalu siap untuk dimuati apapun (sepanjang muatan tersebut boleh dimuat di ruang itu), alat-alat bongkar muat dalam keadaan baik dan siap melakukan pekerjaan.

Selanjutnya The Hague Rules 1924 tidak mengatur secara tegas tanggung jawab pengangkut, sebaliknya dengan tegas dikemukakan hal-hal dimana pengangkut bebas dari tanggung jawab. Hal ini dapat kita temui dalam *article 4* yang menyatakan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari kewajiban dan tanggung jawab setelah dapat membuktikan bahwa pengangkut telah melakukan usaha-usaha yang sewajarnya untuk menghindari rusak dan hilangnya barang.

The Hamburg Rules 1978 dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut itu menetapkan dengan tegas bahwa pengangkut bertanggung jawab atas akibat daripada hilang dan rusaknya barang, bahkan diperluas lagi dengan tanggung jawab atas kelambatan penyerahan barang-barang tersebut ada di dalam penguasaan pengangkut (*"the carrier is liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which cause the loss, damage of delay took place while the goods were in his charge"*).

Dalam Article II The Hague Rules, dinyatakan bahwa pengangkut mempunyai kewajiban dan tanggung jawab terhadap muatan yang diangkut dengan kapalnya, dalam hal: pemuatan, penanganan (*handling*), pemadatan (*stowage*), pengangkutan (*carriage*), penjagaan (*custody*), pemeliharaan (*care*) serta pembongkaran barang muatan kapal, yang diserahkan kepadanya untuk diangkut.

Di pihak lain pengangkut mempunyai kebebasan serta hak, kekebalan (*immunities*), yang memberi perlindungan kepada pengangkut terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan/kerugian pada muatan, bila kerusakan atau kerugian itu telah terjadi bukan karena kesalahan pengangkut. Pokok-pokok ketentuan yang membatasi tanggung jawab dari pengangkut menurut The Hague Rules 1924 adalah:

1. *Due Dilligence Clause*

Pengangkut terbebas dari kewajiban dan tanggung jawab atas kerugian dari barang yang diangkutnya apabila ia (pengangkut) dapat membuktikan bahwa ia telah benar-benar melakukan "*due diligence*", yaitu usaha-usaha untuk membuat kapalnya layak laut dan siap untuk mengangkut muatan; di samping itu kapal pun harus diawaki secukupnya, membawa bahan keperluan kapal secukupnya untuk menempuh pelayaran yang direncanakan dan untuk keperluan penyelenggaraan muatan maka semua palka, kamar pendingin dan lain-lain harus berada dalam keadaan siap untuk menerima muatan, memadatnya dengan baik dan mengangkutnya sampai ke tempat tujuan dengan aman dan selamat.

Ketentuan The Hague Rules yang mengatur masalah itu terdapat dalam Article III (ayat 1) yang berbunyi:

“Sebelum dan pada saat dimulainya pelayaran kapal, pengangkut terikat untuk menyelenggarakan dengan sewajarnya usaha-usaha yang perlu untuk:

- a. Membuat kapalnya layak laut,
- b. Mengawaki, melengkapi dan memberikan bekal kapal secukupnya,
- c. Membuat palka, ruang beku dan ruang dingin dan semua bagian kapal lainnya dimana muatan diangkut, cocok dan aman bagi penempatan, pengangkutan dan pemeliharaan muatan tersebut”.

Kalau selama pelayaran terjadi suatu kerugian atau kerusakan pada muatan, atau terjadi bencana pada kapal secara keseluruhan, pertama-tama akan dinilai apakah pengangkut sudah berusaha secara wajar untuk memenuhi kewajibannya itu. Kalau terbukti bahwa pengangkut lalai dalam memenuhi kewajibannya itu, pengangkut bertanggung jawab penuh atas semua kerugian atau kerusakan yang terjadi sebagai akibat kelalaian tersebut. Tetapi sebaliknya kalau terbukti bahwa pengangkut sudah berusaha sewajarnya, pengangkut dapat membebaskan diri dari tuntutan ganti rugi yang mungkin diajukan kepadanya.

2. *Prima Facie Evidence*

Pengangkut akan sanggup untuk mengangkut sejumlah muatan atas dasar penglihatan/keadaan barang yang tampak dari luar. Hal tersebut antara lain memberi pengertian bahwa kalau sebuah peti keadaannya baik

tetapi pada waktu dibuka kedapatan isinya rusak atau kurang, maka pengangkut dapat menolak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pemilik muatan tersebut kepadanya. Sebagai argumentasi bagi penolakan itu dinyatakan bahwa pengangkut menerima barang dalam keadaan baik – *in sound condition* – dan barang yang sama diserahkan kepada *consignee* juga dalam keadaan yang baik, sama seperti keadaannya pada waktu diterima dari *shipper*. Berdasarkan kenyataan tersebut, maka bila ternyata setelah peti dibuka isinya rusak atau hilang, maka kerusakan atau kehilangan itu harus dianggap telah terjadi sebelum pengapalan, kecuali kalau ternyata kemudian, bahwa sebenarnya peti telah dibuka oleh pencuri yang telah mencuri isinya dan kemudian menutupnya kembali dengan sempurna.

3. *Negligence Clause*

Tanggung jawab pengangkut dibatasi yaitu tidak meliputi atau termasuk kerugian atau kerusakan yang terjadi karena ketidakwaspadaan dan kelalaian nahkoda, anak buah kapal atau orang lain yang bekerja dalam dinas pengangkut dalam hal navigasi atau manajemen. Menurut ketentuan ini, kerugian/kerusakan yang terjadi karena kesalahan navigasi atau manajemen kapal, semata-mata merupakan tanggung jawab nahkoda atau orang-orang lain, yang bekerja di kapal sesuai dengan profesinya masing-masing. Rasionya adalah bahwa nahkoda dan orang lain itu menjalankan pekerjaan yang memang menjadi keahliannya dan mereka mempunyai sertifikat yang menyatakan kecakapan dan wewenang masing-

masing untuk menjalankan pekerjaan itu dengan bebas tanpa ikatan perintah oleh siapapun, termasuk oleh pemilik kapal yang bersangkutan yang telah memperkerjakan mereka dalam jabatan dan keahlian mereka masing-masing.

4. *Deviation Clause*

Pengangkut tidak diharuskan untuk berlayar di jalur yang biasa dilayari atau sudah umum dilayari tetapi juga tidak boleh seenaknya melakukan penyimpangan yang dapat merugikan pemilik barang. Penyimpangan ini sudah barang tentu dapat menimbulkan akibat-akibat yang merugikan, khususnya bagi pemilik muatan kapal yang dengan adanya penyimpangan ini barangnya menjadi terlambat tiba di pelabuhan tujuan dan mungkin juga mengalami kerusakan karena kering atau busuk.

Untuk dapat menetapkan kepada siapakah akibat-akibat dari penyimpangan arah kapal itu harus dibebankan, The Hague Rules telah menegaskan penyimpangan manakah yang dinyatakan sah (*lawful*) dan penyimpangan mana yang dianggap tidak sah sehingga segala akibatnya menjadi tanggung jawab dari pengangkut. Suatu penyimpangan arah pelayaran kapal dinyatakan sah (sesuai dengan ketentuan sebagaimana dicantumkan dalam syarat B/L), kalau penyimpangan tersebut dilakukan dalam rangka usaha untuk:

- Menyelamatkan/berusaha untuk menyelamatkan jiwa dan harta benda di laut

- Menjaga kepentingan pengangkut dan pemilik barang, misalnya untuk menghindari badai.

Menurut ketentuan The Hague Rules, segala resiko dan kerusakan yang terjadi sebagai akibat dari penyimpangan arah pelayaran seperti yang diterangkan di atas, berada di luar tanggung jawab pengangkut. Pengangkut atau kapal tidak dapat dituntut untuk mengganti kerugian yang terjadi sebagai akibat dari dilakukannya penyimpangan arah secara sah (*lawful deviation*). Kalau penyimpangan arah dilakukan misalnya dengan tujuan mengambil muatan di pelabuhan yang tidak dilindungi oleh *Deviation Clause*, pengangkut atau kapal bertanggung jawab penuh atas semua akibat dari penyimpangan itu, kalau menimbulkan kerusakan atau kerugian pada muatan.

5. *Un-acquaintance Clause*

Pengangkut menyatakan bahwa ia menerima barang untuk dikapalkan dalam bungkusan dan tidak menghitung isi atau jumlah barang yang terdapat dalam kemasan yang dikapalkan biasanya dinyatakan dalam Bill of Lading misalnya: "*Said to Contain...*" atau "*Said to weight...*".

6. *Paramount Clause*

Ini adalah ketentuan tentang syarat tanggung jawab tertinggi (maksimum) yang dapat dipikul oleh pengangkut. Ketentuan ini dibuat untuk memberikan batas yang pasti, sampai seberapa besar maksimum pengangkut harus mengganti kerugian, bila muatan yang diangkutnya

mengalami kerugian atau kerusakan yang menjadi tanggung jawab pengangkut.

Menurut The Hague Rules, tanggung jawab tertinggi yang dapat dipikul oleh pengangkut adalah sebesar £ 100,- per-*collo* muatan, bila muatan tidak diberitahukan sifat, nilai atau harganya kepada pengangkut sebelum pengapalan. Selanjutnya oleh The Hague Rules ditetapkan bahwa baik pengangkut maupun kapal tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang terjadi karena atau disebabkan oleh:

- a. Kebakaran, kecuali kalau kebakaran itu terjadi karena kesalahan pengangkut, atau kalau kesalahan itu terjadi dan pengangkut mengetahuinya tetapi merahasiakan itu.
- b. Bahaya / bencana dan malapetaka laut atau perairan pelayaran lainnya (*perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters*).
- c. Kejadian lain yang berada di luar kekuasaan manusia untuk mengatasinya (*Act of God*)
- d. Tindakan peperangan
- e. Tindakan permusuhan dari rakyat setempat
- f. Penahanan oleh raja, pemerintah atau orang-orang (rakyat), atau penyitaan karena tuntutan hukum
- g. Pembatasan karantina
- h. Tindakan atau kealpaan pengirim atau pengirim barang, agennya atau wakilnya.

- i. Pemogokan dan tindakan-tindakan lain yang menyerupai pemogokan.
- j. Kerusuhan atau pemberontakan
- k. Kerugian karena susut isi atau susut berat barang, atau kerugian lainnya, kerusakan sebagai akibat dari cacat, menurunnya kualitas atau kerusakan karena sifat barangnya itu sendiri.
- l. Pembungkus yang tidak mencukupi atau tidak memenuhi syarat sebagai suatu *seaworthy package*.
- m. Merk yang tidak jelas atau tidak baik catnya – yang dipergunakan untuk membuat *shipping mark* – sehingga tidak dapat dibaca.
- n. Cacat yang tersembunyi, yang tidak dapat diketahui dengan pengamatan yang sewajarnya.
- o. Setiap sebab lainnya yang terjadi di luar kesalahan atau diluar pengetahuan pengangkut, kecuali kalau dapat dibuktikan bahwa kesalahan atau kelalaian pengangkut turut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

Sedangkan dalam UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, Tanggung Jawab Pengangkut tersebut terdapat dalam Pasal 86, yang bunyinya adalah:

1. Perusahaan pengangkutan di perairan bertanggung jawab akibat yang ditimbulkan oleh 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;

- d. Kerugian pihak ketiga.
2. Jika perusahaan pengangkutan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b dan c bukan disebabkan oleh kesalahannya maka ia dapat dibebaskan dari sebagian atau seluruhnya dari tanggung jawab.

Khusus mengenai pengangkutan barang-barang berdasarkan penjelasan UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran ini bahwa tanggung jawab itu adalah sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan untuk hal ini dapat dilihat dari konosemen karena konosemen ini adalah merupakan tanda bukti dari adanya suatu perjanjian pengangkutan, yang didalamnya diantaranya mengatur masalah tanggung jawab beserta ganti ruginya dan hukum mana yang dipakai atau berlaku.

Sedangkan mengenai pembatasan tanggung jawab dari pengangkut, pada prinsipnya pengangkut tidak diperbolehkan untuk membatasi tanggung jawabnya atas kerugian yang diebabkan oleh kelalaian atau kesalahannya. Hal ini terlihat dari Pasal 470 KUHD pada alinea pertama yang menyatakan bahwa dalam suatu perjanjian tidak dibenarkan untuk mengadakan perjanjian untuk mengurangi atau menghapuskan pertanggung jawaban dan semua perjanjian semacam ini adalah batal.

Tetapi pada ayat (2) dan ayat (3) Pasal 470 KUHD, memberikan keringanan pada pengangkut sebagai berikut:

Ayat (2): pengangkut tidak bertanggung jawab atau lebih dari suatu jumlah tertentu untuk setiap barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut.

Ayat (3): pengangkut dapat memperjanjikan, bahwa ia tidak akan diwajibkan memberikan suatu kerugianpun apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan kepadanya secara keliru.

BAB III

GAMBARAN UMUM PT. PELNI

A. Gambaran Umum PT . PELNI

Sebagai negara kepulauan dengan luas sekitar 5,2 juta kilometer persegi dengan wilayah laut dua kali lebih luas dari daratannya, maka sewajarnya Indonesia menempatkan posisi perhubungan laut dalam kedudukan yang sangat penting. Kondisi geografis negara memang sangat mendukung peran perhubungan laut. Tugasnya bukan lagi hanya sekedar menyalurkan barang-barang kebutuhan pokok atau menyediakan fasilitas angkutan penduduk yang ingin berpergian dari satu tempat ke tempat lainnya, tetapi harus mampu menjadi tali pengikat yang menyatukan seluruh wilayah nusantara²⁸.

Tugas inilah yang diemban PT. PELNI sebagai salah satu perusahaan negara yang diberi kepercayaan oleh pemerintah untuk menangani angkutan di Indonesia.

1. Sejarah PT. PELNI²⁹

Sejarah berdirinya PT PELNI bermula dari dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum tertanggal 5 September 1950 yang isinya mendirikan sebuah yayasan bernama Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal yang disingkat Yayasan Perpuska.

²⁸ Humas PT PELNI, *Sekilas Sejarah PT PELNI*, (Jakarta, 9 April 2007), hal.2
²⁹ *Ibid*, hal. ...

Latar belakang berdirinya Yayasan Perpuska diawali dari penolakan pemerintah Belanda atas permintaan Indonesia yang ingin mengubah status maskapai pelayaran Belanda yang ada di Indonesia, N.V. K.P.M (*Koninklijke Paketvaart Maatschaapij*) menjadi Perseroan Terbatas (PT). Pemerintah Indonesia juga menginginkan agar kapal-kapal KPM dalam menjalankan operasi pelayarannya di perairan Indonesia menggunakan bendera Merah Putih, bendera bangsa Indonesia. Pemerintah Belanda dengan tegas menolak semua permintaan yang diajukan oleh Indonesia.

Dengan modal awal delapan unit kapal dengan total *tonnage* 4.800 DWT (*dead weight ton*), Perpuska berlayar dengan armada KPM yang telah berpengalaman lebih dari lima puluh tahun. Persaingan terlihat tidak seimbang saat itu, karena armada KPM selain telah berpengalaman juga mempunyai armada jauh lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli.

Yayasan Perpuska akhirnya dibubarkan pada tanggal 28 April 1952 dan gantinya didirikan PT. PELNI dengan Presiden Direktur Pertama R. Ma'moen Soemadipradja (1952-1955). Delapan unit kapal milik Yayasan Perpuska diserahkan kepada PT. PELNI dan dijadikan sebagai modal awal. Dianggap tidak mencukupi maka Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal sebagai tambahan dan dari dana tersebut dipesan 45 *coaster* dari Eropa Barat terdiri dari tipe P, tipe E, tipe L, tipe N dan tipe I sebagai akronim dari PELNI.

Sebelum kapal tiba, timbul masalah baru yang dihadapi PT. PELNI dimana akibat adanya konfrontasi politik antara pemerintah Indonesia dan Pemerintah Belanda dalam masalah pembebasan dan pengembalian Irian Barat sehingga banyak perusahaan asing yang diambil alih oleh buruhnya. Demikian juga N.V. KPM diambil alih tanggal 3 Desember 1957, dimana menimbulkan masalah baru bagi PT. PELNI, sebab diharuskannya oleh pemerintah untuk menampung semua tenaga kerja yang ditinggalkan KPM, sementara KPM tidak meninggalkan satu kapalpun. Pada tahun 1961 pemerintah menetapkan perubahan status PT. PELNI dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) dan status dimaksud tercantum dalam Lembaga Negara RI.

Perubahan status dari Perusahaan Negara (PN) menjadi Perseroan Terbatas (PT) PELNI terjadi pada tahun 1975 sesuai dengan akte pendirian No. 31 tanggal 30 Oktober 1975. Perubahan tersebut tercantum dalam Berita Negara RI No. 562-1976 dan Tambahan Berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juni 1976 hingga sekarang.

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) disingkat PELNI merupakan salah satu pelaku bisnis yang bergerak di bidang jasa pelayanan transportasi laut memiliki beberapa bidang usaha yang terdiri atas: jasa transportasi laut untuk angkutan barang dan penumpang, keagenan kapal dan perbengkelan, rumah sakit dan wisma. Untuk mendukung usaha pokoknya, PELNI secara konsisten terus membangun armadanya. Sampai saat ini PELNI telah melayami 90 dari 111 pelabuhan

laut, dengan pelayanan jasa pada 1300 ruas hubungan yang tersebar pada 24 propinsi yang memiliki penyebaran penduduk yang terbesar. Untuk usaha tersebut, saat ini PELNI mengoperasikan 26 unit kapal penumpang, serta 4 unit kapal RoRo.

Perkembangan dunia usaha jasa angkutan laut melalui kegiatan pelayaran dari masa ke masa baik secara regional ataupun global dipastikan semakin kompetitif. Perubahan yang terus menerus dalam kegiatan usaha mengakibatkan aktualisasi organisasi sebagai perwujudan dari visi dan pencapaian misi perusahaan. PT. PELNI merupakan salah satu diantara sekian banyak perusahaan perseroan milik negara yang berada dibawah lingkungan Departemen Perhubungan dan Departemen Penanaman Modal dan Pembinaan BUMN.

PT PELNI didirikan pada tanggal 28 April 1952 dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/1 tanggal 28 Februari 1952 dan Surat Keputusan Nomor A.2/1/1 tanggal 19 April 1952. Dengan adanya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 19 tahun 1960 mengenai Perusahaan milik Negara, maka terjadilah perubahan bentuk dari bentuk Perusahaan Terbatas (PT) menjadi Perusahaan Negara (PN) yang tunduk pada Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 19 tahun 1960. Selanjutnya PT PELNI mengalami perubahan bentuk hukum kembali dari PN menjadi PT (persero). Perubahan bentuk ini berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 12 tahun 1969 dan Peraturan Pemerintah No. 9 tahun 1973. Perubahan menjadi Persero ini dilaksanakan

pada tanggal 30 Oktober 1975 dengan Akte Notaris Soeleman Ardjasmita, SH nomor 31 di Jakarta. Dengan demikian sejak tanggal 30 Oktober 1975 sampai sekarang ini perusahaan PT PELNI berbentuk perseroan, dengan nama PT Pelayaran Nasional Indonesia disingkat PT PELNI dan Akte Perubahan No. 22 tanggal 4 Maret 1998 tentang Anggaran Dasar PT PELNI yang diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 16 April 1999 nomor 31 Tambahan Berita Negara nomor 2203.³⁰

2. Bidang Usaha Perusahaan

Dalam rangka menghadapi era globalisasi dan tuntutan perubahan ekonomi gelombang ketiga dari ekonomi industri ke ekonomi informasi, PT PELNI ingin menjadi perusahaan kelas dunia melalui peningkatan daya saing dan daya kembang perusahaan yakni produk kelas dunia, citra kelas dunia, manajemen kelas dunia, dan kinerja kelas dunia. Disinilah pentingnya peran penilaian prestasi kerja pegawai untuk menciptakan pegawai profesional di bidangnya sehingga kinerja kelas dunia dapat dicapai.

Jasa transportasi laut menjadi alternatif primadona sejak krisis moneter melanda Indonesia sekitar bulan Juli 1997. Diperkirakan permintaan jasa transportasi laut akan mengalami peningkatan di masa mendatang. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi laut, antara lain, meningkatnya perdagangan

³⁰ <http://www.pelni.co.id/home/isp>

dunia secara menyeluruh, tumbuhnya pusat-pusat ekonomi baru, berkembangnya teknologi bongkar muat yang lebih baik, dan moda transportasi yang masih dapat terjangkau oleh masyarakat luas dibandingkan transportasi udara.

Suatu badan usaha di era persaingan bisnis yang semakin tajam dewasa ini, kelangsungan hidup perusahaan sangat ditentukan oleh kemampuan perusahaan dalam menanggapi perubahan dalam lingkungan usaha, sehingga dapat tetap memenuhi tingkat pelayanan yang memberikan nilai tambah maksimal bagi pihak yang berkepentingan (*stakeholder oriented*), maka ketajaman manajemen perusahaan dalam memahami arah pergeseran tuntutan lingkungan usahanya mutlak dibutuhkan.

Situasi persaingan abad ke 21 dan kesungguhan pencapaian visi dan misi menuntut PT PELNI untuk dapat berinovasi dengan menawarkan jasa yang memiliki nilai tambah yang tinggi dan sekaligus dapat meningkatkan kemampuan dalam memanfaatkan sumber daya yang ada. Persoalan yang dihadapi juga dibatasi oleh banyak hal (*Multi Criteria*) diantaranya adalah jumlah permintaan setiap ruas pelayaran, biaya operasi kapal, kapan waktu tempuh dan waktu operasi kapal.

PT PELNI salah satu diantara sekian banyak perusahaan perseroan milik Negara yang bergerak dalam bidang transportasi laut, maka telah menghasilkan berbagai jenis jasa angkutan laut kepada masyarakat, yang meliputi:

a. Usaha Pokok

- 1) Kapal Penumpang
- 2) Kapal Barang
- 3) Kapal Perintis

b. Usaha Penunjang

Kegiatan usaha penunjang yang terdiri dari usaha angkutan Bandar, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), keagenan, perbengkelan dan penambahan usaha baru dalam bentuk pembangunan *cold storage* dan *container yard* secara keseluruhan upaya pemasarannya dimaksudkan untuk dapat menunjang peningkatan produksi usaha pokok.

c. Usaha Sampingan

- 1) Rumah Sakit PELNI Petamburan, yang bergerak di bidang pelayanan kesehatan karyawan dan keluarganya, juga untuk kepentingan pelayanan kepada masyarakat.
- 2) Wisma Bahtera Cipayung, yang bergerak di bidang penyewaan fasilitas wisma yang bagi umum juga untuk kesejahteraan pegawai beserta keluarga.
- 3) PT Sarana Bandar Nasional (SBN) bergerak di bidang bongkar muat dan ekspedisi muatan kapal laut.
- 4) PT PIDC, bergerak di bidang *freight forwarder*.

3. Struktur Organisasi Perusahaan

PT PELNI mempunyai struktur organisasi tersendiri disesuaikan dengan kebutuhan atau kepentingan dari kondisi perusahaan, sehingga dapat diketahui kedudukan, wewenang, tugas serta tanggung jawab masing-masing bagian atau posisi kedudukan. PT PELNI saat ini memiliki struktur organisasi yang menunjukkan adanya pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab dari masing-masing jabatan atau unit kerja di dalam lingkungan perusahaan. Adapun organisasi PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bawah koordinasi Kantor Menteri Negara Pendayagunaan BUMN dengan bimbingan teknis di bawah Departemen Perhubungan, memiliki struktur organisasi sebagai berikut:

Direktur Utama membawahi 4 (empat) orang Direktur terdiri dari Direktur Armada, Direktur Usaha, Direktur Keuangan dan Direktur Personalia dan Umum. Kebijakan dari Dewan Direksi diawasi oleh Dewan Komisaris dipimpin oleh seorang Presiden Komisaris dibantu oleh 3 (tiga) orang Komisaris, merupakan wakil dari pemilik perusahaan. Dewan Direksi dibantu oleh Satuan Pengawas Intern (SPI), *Design Persons Ashore* (DPA) dan biro-biro yang terdiri dari atas: Biro Perencanaan, Penelitian dan Pengembangan, Biro Pusat Pengadaan, Biro Direksi dan Biro Hukum, Asuransi dan Klaim.

a. Direktorat Armada

Direktorat Armada membawahi 2 (dua) Divisi dan unit Surveyor, yang terdiri atas : Divisi Nautika, Divisi P2 dan Divisi Teknik serta Surveyor.

b. Direktorat Usaha

Direktorat Usaha membawahi 3 (tiga) Divisi yang terdiri atas: Divisi Kapal Penumpang, Divisi Kapal Barang dan Divisi Keagenan.

c. Direktorat Keuangan

Direktorat Keuangan membawahi 2 (dua) Divisi yang terdiri atas: Divisi Keuangan dan Divisi Akuntansi

d. Direktorat Personalia dan Umum

Direktorat Personalia dan Umum membawahi 2 (dua) divisi terdiri atas Divisi Administrasi Kepegawaian dan Divisi Pembinaan Sumber Daya Manusia.

Saat ini, struktur organisasi perusahaan PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) yang dipakai menggunakan struktur garis dan staf. Dari Struktur organisasi tersebut dapat dilihat, bahwa birokrasi yang tercipta dalam pengambilan keputusan cukup panjang sehingga menjadi kendala dalam kegiatan operasional perusahaan.

Dalam rangka menyongsong abad ke 21 dan era globalisasi, PT PELNI akan mengadakan perubahan manajemen, khususnya mengenai struktur organisasi dan pembagian kerja pegawai, selanjutnya struktur organisasi yang digunakan adalah berbentuk spiral (*spiral organization*

structure), dengan memperkecil jumlah jabatan struktural dan memperbanyak jabatan fungsional. Hal tersebut mau tak mau harus dilakukan dalam menghadapi persaingan bebas dalam dunia bisnis pada era globalisasi. Tanpa usaha tersebut, PT PELNI tidak akan dapat bersaing dengan perusahaan sejenis baik dalam negeri maupun manca negara, dapat disimpulkan bahwa dalam menjalankan kegiatan PT PELNI menggunakan bentuk organisasi fungsional dan staf.

4. Dewan Komisaris

Kewajiban dilaksanakan sebagaimana tercantum dalam Akte Notaris Soeleman Adjasamita, SH Nomor 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan Tambahan Berita Negara RI Nomor 60 tanggal 27 Juli 1976 tentang pendirian Perseroan Terbatas PT. PELNI. Sementara pelaksanaan tugas dan wewenang Dewan Komisaris, serta tanggung jawab ada pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).

5. Direksi

Kewajiban, tugas dan wewenang direksi dalam menjalankan perusahaan harus tunduk dan patuh kepada anggaran dasar perusahaan sebagaimana tercantum dalam Akta Notaris Soeleman Ardjasasmita, SH nomor 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan Tambahan Berita Negara RI nomor 60 tanggal 27 Juli 1976.

6. Data-data Perusahaan

- a. Jumlah kapal yang dioperasikan 23 kapal penumpang, 4 kapal penumpang RoRo dan 22 kapal serba guna.

- b. Kapasitas angkut penumpang 34.377 orang, kapasitas angkut barang 42.890 ton dan 649 unit kendaraan roda 4 serta 147 kendaraan roda dua.
- c. Jumlah pelabuhan yang disinggahi 96 pelabuhan.
- d. Ruas trayek 1300 ruas di seluruh Indonesia dan Singapura.
- e. Karyawan berjumlah 6222 orang yang bertugas di kantor pusat, kapal, kantor cabang, sub cabang dan kantor perwakilan Singapura serta anak perusahaan/usaha sampingan.
- f. Jumlah penumpang yang diangkut 8.662.037 orang
- g. Jumlah barang yang diangkut 878.639 ton/m³

7. Visi, Misi dan Nilai-nilai Budaya Perusahaan

Sebagai perusahaan negara yang menempati posisi strategis pada awal pendiriannya, PT PELNI mengemban 4 (empat) misi pokok yang harus dijalankan, yaitu:

- a. PT PELNI menjadi sarana yang dapat diandalkan untuk menjalankan angkutan laut antar pulau secara tetap dan teratur.
- b. PT PELNI menjaga keutuhan wawasan nusantara sebagai suatu wawasan yang memandang rakyat, bangsa, negara dan wilayahnya sebagai suatu kesatuan utuh yang tidak dapat dipisahkan dalam aspek ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan nasional.
- c. PT PELNI mendukung pemerataan pembangunan serta hasil-hasil pembangunan yang diwujudkan dalam bentuk Pelayaran Tetap dan Teratur atau RLS (*Reguler Liner Service*) dan Pelayaran Perintis.

- d. PT PELNI sebagai *Government Agency* atau agen pemerintah yang bertugas sebagai stabilisator dalam pelaksanaan kebijakan pemerintah di bidang angkutan laut nasional.

Dalam proses perjalanan yang panjang akhirnya Visi, Misi dan Budaya perusahaan berubah menjadi sebagai berikut³¹:

a. Visi:

Menjadi perusahaan pelayaran yang tangguh dan memiliki jaringan nasional yang optimal.

b. Misi:

1) Mengelola dan mengembangkan angkutan laut guna menjamin aksesibilitas masyarakat untuk menunjang terwujudnya wawasan nusantara

2) Meningkatkan kontribusi pendapatan bagi Negara, karyawan serta berperan di dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat.

3) Menerapkan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* (GCG)

c. Nilai Budaya Perusahaan:

Nilai-nilai atau falsafah yang sangat dihargai, diutamakan dan dijunjung tinggi serta dipakai sebagai petunjuk prinsip berperilaku dalam berbisnis dan tercermin dalam perwujudan tiga prima:

³¹ PT. PELNI, "Sejarah PT PELNI" (On-Line), tersedia di <http://WWW.pelni.co.id/> (27 Februari 2008).

1) Prima Layanan:

Insan PELNI wajib memberikan layanan prima kepada setiap pengguna jasa.

2) Prima Sikap:

Insan PT PELNI menjunjung tinggi nilai-nilai keunggulan dalam segala hal yang diperbuat.

3) Prima Kreativitas

Insan PELNI menghargai kreativitas dan inovasi dalam bekerja dan mengembangkan Usaha

8. Peran Serta PELNI sebagai Badan Usaha Milik Negara dalam Mewujudkan Ketahanan Bangsa dan Negara

Dalam sejarah perkembangannya terlihat bahwa peran serta PELNI mewujudkan ketahanan bangsa dan negara serta menjaga kedaulatan wilayah Republik Indonesia tidaklah dianggap kecil, yaitu dapat dilihat berbagai catatan sejarah sebagai berikut:

a. Masa pergolakan PRRI/PERMESTA

Dalam pergolakan ini armada kapal PELNI antara lain KM Tampomas, KM Bogowonto, dan KM Tanjung Dato dikerahkan untuk mengangkut pasukan dan juga peralatan militer guna menumpas gerakan pemberontakan PRRI/PERMESTA. KM Tampomas pada saat itu mengangkut pasukan ke Padang dibawah pimpinan Letkol. Ahmad Yani. Bahkan KM Bogowonto terkena bazooka pasukan PRRI

sehingga tenggelam, tetapi pada akhirnya dapat diangkat lagi dan diselamatkan.

b. Masa Trikora 1962

Pada masa ini muncul usaha-usaha untuk merongrong kedaulatan wilayah Republik Indonesia yakni perebutan wilayah Irian Barat, maka dilancarkan operasi Trikora untuk mengatasinya. Armada kapal PELNI diantaranya KM Ambulompo, KM Ketapang, KM Sapudi, KM Tolando, KM Tampomas dan KM Begawan dikerahkan untuk mendampingi Armada Angkatan Laut Republik Indonesia. Sebagian dari kapal tersebut digunakan untuk mensuplai bahan makanan dan peralatan dan sebagian lagi dijadikan kapal latihan (Latihan Kapal Selam), dan yang paling mengesankan pada saat itu adalah dimiliterisasikannya seluruh Anak Buah Kapal (ABK) untuk mendukung pasukan TNI Angkatan Laut. Bahkan setelah operasi berakhir sebagian besar ABK PELNI menerima Lencana Satya Dharma dari Menteri Pertahanan dan Keamanan dan kini memiliki status sebagai veteran.

c. Masa Dwikora 1964

Timbul karena adanya pertentangan dengan Negara tetangga Malaysia, kapal PELNI ditugaskan membantu mengangkut pasukan militer dan peralatan. Armada yang terlibat adalah KM Brantas dan KM Bengawan yang membawa masing-masing satu batalyon pasukan Korps Komando Operasi (KKO) dan melakukan pendaratan di pelabuhan

Nunukan. Anak Buah Kapal PELNI dalam operasi ini berstatus sebagai Sukarelawan.

d. Operasi Seroja

Dalam operasi Seroja di Timor Timur banyak armada PELNI yang dilibatkan untuk membawa peralatan dan perlengkapan pasukan serta perbekalan bahkan diantaranya khusus ditugasi mengangkut pasukan inti untuk didaratkan di pelabuhan Dili yang sebenarnya banyak mempunyai kesulitan karena harus dilakukan pada malam hari agar tidak terdeteksi musuh. Sementara kondisi perairan di sekitar kepulauan Timor banyak karang yang memerlukan keberanian tersendiri.

e. Bantuan Terhadap Bencana Alam dan Kegiatan Nasional

Terlihat bahwa sebelum kemerdekaan PELNI dalam mewujudkan misinya sebagai perusahaan milik negara mencakup seluruh aspek kepentingan negara, bangsa dan kehidupan masyarakat, tidak hanya siap membantu pasukan untuk bertempur menghadapi musuh yang berusaha merongrong kedaulatan bangsa dan negara dalam keadaan darurat tetapi dalam masa pembangunan setelah merdeka pun masih mampu melaksanakan tugas kemanusiaan dan tugas lainnya. Salah satu contoh adalah ketika terjadi bencana alam di Flores, Program Angkutan Transmigrasi, Jambore Nasional, Kontak Tani dan Nelayan, Angkutan Lebaran serta Pekan Olah Raga Nasional.

B. Uraian Kasus

Kasus ini adalah antara PT PELNI dan PT Putera Sejahtera Abadi dimana yang menjadi permasalahan diantara kedua pihak tersebut adalah PT Putera Sejahtera Abadi selaku transporter tanggal 6 Mei 1998 menyerahkan 2.139 party drum minyak pelumas untuk dimuat di kapal motor (KM) Iramuar milik PT PELNI untuk diangkut ke pelabuhan tujuan Banjarmasin dari pelabuhan Tanjung Priok, dengan pembayaran *Freight* lunas sebesar Rp. 10.267.200,-. Muatan berupa minyak pelumas tersebut telah diterima dan dimuat diatas KM Iramuar dengan konosemen sebanyak 2.139 party drum tanpa catatan/*clean document*.

KM Iramuar berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta tertanggal 7 Mei 1998 dan tiba di Pelabuhan Banjarmasin tanggal 11 Mei 1998. Pembongkaran muatan baru dilakukan atau dimulai tanggal 12 Mei 1998 jam 08.00 WITA dan selesai tanggal 14 Mei 1998 jam 02.20 (dini hari) WITA. Pembongkaran tersebut dilakukan dengan alat bongkar muat seperti jaring-jaring dan langsung diturunkan ke dermaga dan diletakan di lapangan penumpukan dengan kurang hati-hati yang mengakibatkan kerusakan sebagian dari muatan tersebut.

Tanggal 14 Mei itu pula dilakukan pemeriksaan terhadap muatan oleh PT Maju Dolok Mas Sakti sebagai Ekspediter/Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi yang disaksikan oleh PT PELNI sendiri. Dalam pemeriksaan tersebut terdapat kerusakan dan kekurangan minyak pelumas yang diangkut KM Iramuar tersebut. Setelah

dilakukan pemeriksaan dibuatlah berita acara kerusakan dan kekurangan muatan oleh Kepala Cabang PT PELNI Banjarmasin (sebagai wakil PT PELNI) dengan PT Maju Dolok Mas Sakti selaku EMKL yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi.

Dengan adanya kekurangan dan kerusakan muatan tersebut, PT Putera Sejahtera Abadi menderita kerugian sebesar Rp. 74.455.566,- sesuai faktur atau *invoice*. Setelah party drum minyak pelumas itu diperiksa dan dibuat berita acara kerusakan dan kekurangan muatan, maka pada tanggal 14 Mei 1998 sampai dengan tanggal 8 Juni 1998 EMKL PT Maju Dolok Mas Sakti menyerahkannya kepada Depot Pertamina Banjarmasin dan pada tanggal 18 Juni 1998 dibuat berita acara penerimaan oleh Kepala Depot Pertamina dan EMKL PT Dolok Mas Sakti dengan kondisi rincian yang sama dengan berita acara kerusakan dan kekurangan muatan tadi. Oleh pihak Pertamina, muatan yang rusak, isi kurang dan mutu berubah tersebut dihanguskan karena tidak sesuai dengan standar Pertamina dan hal ini menjadi beban bagi PT Putera Sejahtera Abadi selaku transportir.

Sebelumnya PT Putera Sejahtera Abadi sebagai pengusaha transporter dan rekanan PT Pertamina sudah lama mempergunakan jasa angkutan laut untuk muatan sejenis ke berbagai pelabuhan dengan kapal milik PT PELNI dan kapal-kapal milik swasta lainnya, namun tidak pernah timbul klaim mengenai kerusakan muatan/barang akibat pekerjaan yang kurang hati-hati.

PT Maju Dolok Mas Sakti selaku *Consignee* yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi telah mengajukan permintaan agar PT PELNI sebagai

pengangkut membuat surat bukti kerusakan *Claim Constatering Bewijs*- atau CCB, namun ditolak dengan dalih menunjuk pada klausula konosemen. Karena pihak dari PT PELNI tidak memperdulikan kasus tersebut, maka PT Putera Sejahtera Abadi mengajukan klaim atas kerugian tersebut sebesar Rp. 74.455.556,-

PT Putera Sejahtera Abadi menegur pihak dari PT PELNI dengan Surat Nomor 192/Dir/PSA/IX/1998 tanggal 25 September 1998 yang ditanggapi dengan Surat Nomor TH.168/HK/X/1998 tanggal 1 Oktober 1998 yang isinya melemparkan dan mengalihkan klaim tersebut menjadi tanggung jawab EMKL PT Maju Dolok Mas Sakti. Dengan Surat Nomor 229/Dir/PSA/XI/1998 tanggal 5 November 1998, PT PELNI akhirnya menunjuk pada ketentuan yang ada dalam konosemen hanya mengakui 8 party drum minyak pelumas saja dengan harga sesuai faktur sebesar Rp. 6.696.360,- yang tidak diserahkan dari 2.139 party drum karena kehilangan diatas kapal selama pelayaran, namun tuntutan klaim dari PT Putera Sejahtera Abadi yaitu sebanyak 70 party drum minyak pelumas yang rusak, bocor atau berubah mutu. Hal ini berarti bahwa pihak PT PELNI masih harus dan wajib membayar PT Putera Sejahtera Abadi sebesar Rp. 67.759.206,- karena kurang 62 party drum.

Pada tanggal 24 Mei 1999 PT Putera Sejahtera Abadi menghubungi PT PELNI sehubungan dengan klaim yang diajukannya dengan surat klaim tertanggal 29 April 1999 dan terakhir sampai dengan tanggal 6 September 1999, namun hal ini tidak ditanggapi. Akhirnya pada tanggal 14 Oktober

1999 PT PELNI memberikan tanggapan yang prinsipnya tetap menolak tuntutan klaim dari PT Putera Sejahtera Abadi tersebut dengan menunjuk pada klausula konosemen PT PELNI itu sendiri dan KUHD.

BAB IV

**ANALISA TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT**

A. Dasar Hukum Tanggung Jawab Pengangkut

Di dalam pelayarannya, sebuah kapal dapat menghadapi kemungkinan tertimpa berbagai macam bencana baik yang berupa bencana yang ditimbulkan oleh gerakan laut itu sendiri maupun yang disebabkan oleh kelakuan atau perbuatan manusia. Bahaya itu serta resiko lainnya menjadi lebih besar atau lebih beraneka ragam lagi kalau kapal berlayar di laut lepas atau *high seas*.

Dari sekian banyak macam bahaya dan resiko yang dapat dihadapi oleh kapal di laut itu, ada sebagian yang dapat diduga sebelumnya serta dapat diperhitungkan bahwa bahaya itu akan mengancam atau akan terjadi dan kalau terjadi berapa besar kekuatannya, sifatnya, di kawasan mana akan berlalu, ke arah mana dan lain-lain. Pesawat-pesawat peramal cuaca dapat dengan ketepatan tinggi memperhitungkan terjadinya badai, siklon dan lain-lain pada suatu wilayah di lautan, lalu peramalan itu disebarluaskan kepada pihak-pihak yang berkepentingan melalui alat telekomunikasi modern. Dengan adanya peringatan (*warning*) akan terjadinya badai dan lain-lain, kapal yang akan melewati kawasan lintasan bencana tersebut dapat mengambil tindakan pengamanan seperlunya, misalnya berlayar memutar

atau berlindung di suatu pulau terpencil, menunggu sampai keadaan aman atau badai telah berlalu.

Di samping bahaya yang sudah dapat diperhitungkan tersebut diatas, terdapat lebih banyak lagi bahaya yang tidak dapat diduga atau diramalkan sama sekali bahaya itu akan terjadi, sehingga nahkoda kapal tidak dapat mengambil tindakan pengamanan yang perlu untuk menghindarkan diri dari bencana tersebut. Juga masih terdapat kemungkinan terjadinya bahaya-bahaya laut yang tidak terjangkau oleh pesawat peramal cuaca modern.

Berhubung dengan adanya kemungkinan dialaminya bencana oleh kapal yang sedang melakukan pelayaran mengangkut muatan itu, orang telah menetapkan aturan-aturan yang bertujuan untuk memberikan pembatasan-pembatasan yang pasti tentang siapa yang harus memikul kerugian kalau terjadi suatu kerusakan atau kerugian yang terjadi terhadap kapal, atau kerusakan dan kerugian yang terjadi atas muatan, ataupun keduanya.

Sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal sebagai sarana angkutannya, pengangkut dalam hal ini PT PELNI dibebani dengan tanggung jawab tertentu terhadap barang-barang muatan yang diterimanya dari para pengirim muatan untuk diangkutnya.

Tanggung Jawab PT PELNI sebagai pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut ini adalah didasarkan pada ketentuan-ketentuan yang ada dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) serta ketentuan yang ada dalam Konosemen. Dasar hukum tanggung jawab PT PELNI sebagai

pengangkut menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) tersebut adalah :

1. *Basis of Liability* (Dasar tanggung jawab pengangkut)

a. Pasal 468 ayat (2) KUHD, dijelaskan bahwa pengangkut wajib mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian mengalami kerusakan atau kehilangan.

b. Pasal 477 KUHD dijelaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena keterlambatan diserahkannya barang-barang yang diangkut.

2. *Limitation of Liability* (Pembatasan Nilai Tanggung Jawab Pengangkut)

Pasal 470 KUHD dijelaskan tentang janji-janji untuk membatasi tanggung jawab pengangkut dan tidak sekali-kali membebaskan pengangkut dari beban untuk membuktikan bahwa ia cukup berusaha mengusahakan dan memelihara alat angkutan dan menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan apabila ternyata kerugian yang timbul itu oleh suatu cacat daripada alat angkutan itu.

3. *Notice of Claim* (Jangka waktu penerimaan atau pengajuan klaim)

Pasal 517 huruf (k) KUHD dijelaskan tentang penyaksian klaim untuk penyerahan barang dari sekoci-sekoci atau perahu-perahu di lambung kapal harus dilakukan pada waktu pembongkaran, sedangkan untuk penyerahan di gudang, barang-barang harus diterima dan disaksikan bersama, tentang adanya kerusakan maupun kekurangan dalam jangka

waktu 2 X 24 jam sesudah pembongkaran kapal terakhir, kecuali hari raya dan hari minggu dan kecuali oleh penerima barang dapat dibuktikan sebaliknya bahwa penyaksian bersama untuk barang yang diterima dari gudang tersebut tidak dapat dilakukan, seperti muatan yang telah tertindih oleh muatan lain.

4. Jangka Waktu Pengajuan Klaim

Pasal 487 KUHD dijelaskan tentang tuntutan hukum untuk mendapatkan ganti rugi harus dimajukan dalam waktu satu tahun sejak barang itu diserahkan atau sejak barang itu sedianya diserahkan.

Tanggung jawab pengangkut sesuai dengan ketentuan yang ada dalam konosemen PT PELNI terdapat dalam klausula-klausula perjanjian yang telah disepakati oleh para pihak mengenai:

1. Pertanggungjawaban (terdapat dalam Pasal 9 konosemen)
2. Keadaan Luar Biasa (terdapat dalam Pasal 10 konosemen)
3. Pembungkusan Kantong Karung atau yang lain-lain yang sudah mencukupi (terdapat dalam Pasal 12 konosemen)
4. Hewan atau binatang-binatang hidup (terdapat dalam Pasal 13 konosemen)
5. Klaim (terdapat dalam Pasal 17 konosemen)

Pengangkutan yang dilakukan atas dasar suatu perjanjian diberlakukan pula ketentuan-ketentuan yang sesuai dengan perjanjian pengangkutan bahwa pengangkut akan mengganti barang-barang yang hilang dengan cara:

1. Mengganti harga sesuai dengan harga yang dinyatakan dalam konosemen

2. Mengganti barang-barang tersebut dengan harga yang ditentukan berdasarkan harga pasar dari barang-barang itu di tempat tujuan pada hari tibanya kapal, apabila harga tersebut lebih rendah daripada harga yang dinyatakan dalam konosemen.

Pasal 477 KUHD menjelaskan bahwa pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena keterlambatan penyerahan barang. Menurut perjanjian pengangkutan yang terdapat dalam konosemen PT PELNI dijelaskan bahwa apabila barang-barang yang diangkut terlambat sampai di tempat tujuan karena kelalaian atau kesalahan pengangkut, maka pengangkut tidak diharuskan memberikan ganti rugi apabila keterlambatan itu terjadi karena hal-hal yang berada diluar kekuasaan pengangkut kecuali dapat dibuktikan sebaliknya.

Menurut ketentuan yang terdapat dalam konosemen PT PELNI jika terjadi kerusakan terhadap barang-barang yang diangkut selama perjalanan, pengangkut hanya dapat bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi berupa pembayaran ongkos-ongkos pembetulan dari barang yang rusak itu dan apabila barang-barang tersebut masih dapat diperbaiki.

Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian, kerusakan dan kehilangan barang-barang yang diangkutnya apabila sifat dan nilai barang-barang yang diangkutnya tidak diberitahukan atau disebutkan dalam surat muatan (konosemen). Dengan demikian, PT PELNI selaku pengangkut hanya bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi jika pengirim barang

memberitahukan kepada pengangkut mengenai sifat dan nilai barang sebelum pengangkutan dimulai.

Pengirim yang tidak memberikan keterangan secara lengkap mengenai barang-barang tersebut dalam surat muatan, maka pengirim barang bertanggung jawab dan dapat dituntut atas kelalaiannya sedangkan pengangkut tidak diharuskan untuk membayar ganti rugi kepada pihak penerima jika terjadi kehilangan maupun kerusakan barang-barang yang diangkutnya.

PT PELNI selaku pengangkut dalam mempergunakan sistem tanggung jawabnya, tetap mengacu pada ketentuan umum yang ada dalam Pasal 468 KUHD yaitu bahwa tanggung jawab pengangkutnya dimulai pada saat party drum minyak pelumas tersebut dimuat diatas kapal milik pengangkut sampai dengan diturunkannya party drum minyak dan diserahkan kepada penerima barang, dengan kata lain pengangkut bertanggung jawab pada saat party drum minyak pelumas itu tersusun diatas kapal sampai dengan party drum tersebut dibongkar dari kapal milik pengangkut.

Walaupun demikian, PT PELNI sebagai pengangkut juga memiliki aturan-aturan khusus yang terdapat dalam konosemennya. Dalam konosemen PT PELNI disebutkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan maupun kerusakan yang timbul karena pencurian atau sebab lain apapun juga yang terjadi pada waktu pembongkaran maupun pada saat penumpukan dan sesudah penumpukan barang-barang tersebut.

Kasus yang terjadi antara PT PELNI sebagai pengangkut dengan PT Putera Sejahtera Abadi sebagai pihak transporter minyak pelumas, dapat diketahui bahwa PT PELNI sebagai pengangkut telah menyangkal adanya kerusakan dan kehilangan sebanyak 70 party drum minyak pelumas dalam periode pengangkutannya. PT PELNI dalam hal ini mengakui kekurangan atau kehilangan tersebut hanya 8 party drum minyak pelumas saja yang terjadi selama pelayaran atau selama periode pengangkutan dan telah dibayar sesuai faktur sebesar Rp. 6.696.360,-. Dengan adanya pembayaran tersebut maka PT PELNI sebagai pengangkut telah mempergunakan sistem tanggung jawab sesuai dengan ketentuan yang ada dalam KUHD walaupun jumlah yang dibayarkan tidak sesuai dengan jumlah yang diminta oleh pihak PT Putera Sejahtera Abadi karena PT PELNI menunjuk pada aturan yang terdapat dalam konosemennya.

Dalam kasus ini apabila PT PELNI selaku pengangkut dituntut mengenai kehilangan atau kerusakan-kerusakan party drum minyak pelumas tersebut, maka akan diganti sesuai dengan harga yang telah ditetapkan dalam surat muatan dan jika harga dari barang tersebut tidak dinyatakan dalam surat muatan, maka pengangkut tidak diwajibkan untuk mengganti melebihi jumlah Rp. 3000,-/collie. Untuk itu PT PELNI dalam menggunakan sistem tanggung jawabnya hanya mengganti 8 party drum yang hilang dalam periode pengangkutannya sesuai dengan jumlah faktur yakni sebesar Rp. 6.696.360,- dan untuk 62 party drum yang rusak, bocor atau kurang mutu dengan harga sebesar Rp. 67.759.206,-, PT PELNI tidak bertanggung jawab untuk

mengganti atau membayar kerugian kepada PT Putera Sejahtera Abadi karena kerusakan party drum minyak pelumas itu terjadi pada saat pembongkaran di dermaga, sedangkan dalam konosemennya telah dinyatakan secara tegas bahwa PT PELNI tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan atau kehilangan yang disebabkan karena pencurian atau sebab lain yang terjadi pada saat pembongkaran. Menurut PT PELNI kerusakan atau kehilangan tersebut seharusnya menjadi tanggung jawab pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yaitu PT Maju Dolok Mas Sakti dengan menunjuk pada isi konosemennya. Jadi sistem tanggung jawab pengangkut dalam hal ini PT PELNI adalah selain mengacu pada ketentuan-ketentuan yang ada dalam KUHD khususnya pada pasal 468 KUHD karena pada dasarnya jika terjadi kerusakan atau kehilangan muatan atau barang, PT PELNI bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi walaupun jumlahnya mengacu pada isi konosemennya.

Pengangkutan barang melalui laut memiliki banyak resiko yang tidak dapat dikatakan ringan, bilamana barang yang diangkut karena suatu kejadian atau *evenement* rusak atau hilang. Dalam hal ini pengangkut akan dimintai pertanggungjawabannya. Bentuk tanggung jawab dari pihak pengangkut atas kerusakan atau hilangnya barang yang diangkutnya adalah pemberian ganti rugi. Namun kerugian yang ada tersebut harus diukur dengan kerugian yang diderita pada waktu hilang atau rusaknya barang atau pada waktu barang tiba di tempat tujuan. Selama barang-barang tersebut masih di bawah pengawasan pengangkut dan tanggung jawab pengangkutan pihak penerima barang berhak

mengajukan tuntutan klaim apabila sesuatu terjadi terhadap barang yang diterimanya.

Pihak pengangkut akan menyelidiki benar atau tidaknya kekurangan atau kerusakan terhadap barang tersebut terjadi pada saat periode pengangkutannya atau masih dibawah tanggung jawabnya. Apabila hal itu benar maka pihak perusahaan pelayaran dalam hal ini pengangkut akan melakukan penelusuran dengan memeriksa berita acara penyerahan barang satu per satu sehingga dapat ditemukan penyebab kerusakan atau kehilangan dari barang tersebut.

Kasus yang terjadi antara PT PELNI dengan PT Putera Sejahtera Abadi mengenai kerusakan barang atau muatan dalam hal kerusakan terhadap 70 party drum minyak pelumas yang diangkut oleh kapal milik PT PELNI tersebut, dalam mempergunakan sistem tanggung jawabnya mengacu kepada ketentuan yang berlaku dalam konosemennya dengan tidak menyimpangi ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam KUHD.

B. Analisa Tanggung Jawab Pengangkut

Di dalam suatu pelayaran yang berlangsung di antara pelabuhan di Indonesia (pelayaran nusantara) sudah barang tentu hanya perlu dipatuhi peraturan perundang-undangan nasional. Adapun perundang-undangan nasional yang mengatur masalah pertanggungjawaban pengangkut dalam pelayaran antar pulau ini adalah buku II Kitab Undang-undang Hukum Dagang RI ditambah dengan peraturan pelaksanaannya yaitu PP No. 1/1969 dan PP No. 2/1969 yang telah dideregulasi dengan paket peraturan

pemerintah yang dikeluarkan pada tanggal 21 November 1988, yang dikenal dengan Paknov 21.

Pasal 14 dari PP No. 2/1969 berbunyi sebagai berikut:

“Perusahaan pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut barang kepada pemilik barang sejak saat menerima barang dari pengirim sampai saat ia menyerahkan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau syarat-syarat perjanjian pengangkutan atau kelaziman-kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran”.

Kalau kita lihat Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), yang kedudukannya lebih tinggi daripada peraturan-peraturan yang dibicarakan di atas, kita akan mendapati Pasal 468 (ayat 1) yang berbunyi:

“Persetujuan mengangkut mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkutnya sejak diterimanya sampai diserahkan”.

Dalam ketentuan ini sama sekali tidak dijelaskan atau ditegaskan di manakah penerimaan dan penyerahan muatan itu dilakukan, yaitu apakah di gudang laut, di samping kapal, pada *sling* dan sebagainya, ataukah bahwa penyerahan muatan itu dapat atau boleh dilakukan di suatu tempat yang terletak di luar pelabuhan.

Sedangkan kalau kita amati ketentuan yang mengatur materi yang sama dalam The Hague Rules 1924, kita akan mendapati suatu ketentuan yang jelas

dan tegas tentang saat dimulai dan saat diakhirinya tanggung jawab pengangkut terhadap barang yang diangkutnya.

Pasal 1 (Article I), huruf E The Hague Rules 1924 berbunyi sebagai berikut: *CARRIAGE OF GOODS covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.* (Pengangkutan barang meliputi suatu jangka waktu sejak saat pemuatan barang sampai saat barang dibongkar dari kapal). Jelasnya, saat barang dimuat di pelabuhan pemuatannya, sampai barang yang bersangkutan dibongkar dari kapal yang sama, di pelabuhan tujuannya.

Dari kutipan-kutipan tersebut diatas tampaklah dengan jelas bahwa pasal 14 PP no. 2/1969 tersebut merupakan gado-gado dari ketentuan-ketentuan yang mengatur materi yang sama yaitu masalah batas tanggung jawab pengangkut, yang terdapat dalam:

- a. The Hague Rules 1924
- b. PP no. 5/964 (yang sudah tidak berlaku lagi)
- c. Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Peraturan Pemerintah No. 5/1964 tersebut pada pokoknya mengatur tentang integrasi usaha pelayaran menjadi suatu cabang usaha: pelayaran, *veem*, *stevedoring*, ekspedisi, serta pergudangan. Rupanya para pengonsep Pasal 14 PP no. 2/1969 bermaksud menerapkan ketentuan The Hague Rules ke dalam praktek pelayaran niaga di Indonesia dengan sekaligus tidak melanggar Pasal 468 KUHD, yang kedudukannya lebih tinggi.

Hal-hal yang kita telah bicarakan diatas adalah baru mengenai batas tanggung jawab pengangkut (*carrier's period of responsibility*); mengenai materi tanggung jawabnya sendiri, pada umumnya terdapat kesamaan antara peraturan yang berlaku di Indonesia dengan ketentuan-ketentuan yang diterapkan dalam Konvensi Internasional, karena banyak pasal KUHD yang mengatur masalah yang sama, yaitu Pasal 470 KUHD dan seterusnya, sudah disesuaikan dengan ketentuan The Hague Rules.

Sementara itu mengenai ketentuan tentang pertanggungjawaban pengangkut dalam pelayaran nusantara yang perlu kita bicarakan adalah Pasal 466 KUHD-RI yang menetapkan bahwa yang disebutkan dengan pengangkut adalah : “Orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang, seluruhnya atau sebagian melalui laut”.

Dari ketentuan Pasal 466 KUHD-RI yang dikutip diatas ini, dua hal yang dapat kita soroti adalah:

1. Menyelenggarakan pengangkutan
2. Seluruhnya atau sebagian melalui laut

Apakah arti perkataan “menyelenggarakan pengangkutan” itu dan apa sebabnya dipilih perkataan itu dan bukannya mengangkut (*to carry*) sebagaimana ketentuan dalam The Hague Rules ?

Yang dimaksud dengan perkataan “menyelenggarakan pengangkutan” itu adalah bahwa pengangkut tidak perlu sendiri melakukan pengangkutan dengan kapalnya, melainkan dia boleh menyuruh orang lain untuk melakukan pengangkutan (untuk mengangkut), dalam hal mana “pengangkut” yang

pertama tadi akan berstatus sebagai *broker* (pialang) pengangkutan. Juga berarti bahwa pengangkut tidak perlu merupakan seorang *reder* (pengusaha pelayaran, perusahaan pelayaran) melainkan dapat juga orang yang berprofesi lain misalnya pedagang, atau siapa saja.

Pada zaman dulu adalah lazim bahwa pengangkut bukanlah seorang *reder* melainkan hanya *broker* saja dimana mereka menerima muatan dari pengirim dan menandatangani konosemen, tetapi tidak melakukan pengangkutan karena kegiatan pengangkutan yang sesungguhnya dilakukan oleh pihak lain. Berdasarkan ketentuan “menyelenggarakan pengangkutan” maka orang kedua yang menerima order dari “pengangkut” tersebut, pada gilirannya juga dapat menyuruh orang lain lagi untuk menyelenggarakan pengangkutan. Begitu seterusnya sampai orang terakhir yang betul-betul mengangkut, merupakan “pengangkut” yang keempat atau kelima.

Mengenai soal kedua yaitu “menyelenggarakan Pengangkutan” seluruhnya atau sebagian melalui laut, perlu dijelaskan bahwa adalah lazim di waktu yang lalu, pengangkutan itu tidak seluruhnya dilakukan melalui laut bahkan sebagian melalui jalan darat. Kalau seseorang hendak mengirimkan barang dari Jakarta ke Ujung Pandang misalnya, untuk itu pengangkut dapat menyelenggarakan pengangkutan dengan cara berikut: dari Jakarta barang diangkut dengan kereta api ke Surabaya dan dari sana baru diseberangkan dengan kapal laut ke Ujung Pandang. Untuk pengangkutan itu konosemennya ditandatangani oleh pengangkutnya di Jakarta, seolah-olah pengangkutannya dengan kapal laut dilakukan dari Jakarta, karena kalau tidak demikian maka

pengirim barang enggan menyerahkan barang kirimannya kepada pengangkut.

Sesuai dengan Pasal 466 KUHD-RI, dalam pengangkutan yang diceritakan diatas pengangkut sudah memikul tanggung jawab sejak muatan diserahkan di Jakarta dan tanggung jawab itu baru berakhir setelah barang diserahkan kepada *consignee* yang bersangkutan di Ujung Pandang. Kalau misalnya barang mendapat kerusakan dalam perjalanan antara Jakarta – Surabaya, pengangkut sudah bertanggung jawab walaupun tentu saja sebagai perusahaan pelayaran, pengangkut belum mulai mengangkut.

Ketentuan ini tidak dapat memenuhi persyaratan *Waterborne Clause* dimana ketentuan ini merupakan peninggalan dari zaman permulaan Revolusi Industri dulu yang menghasilkan kapal-kapal laut bermesin uap untuk pelayaran samudera jarak jauh. Pada masa itu orang belum suka mengirimkan barang dengan kapal laut karena waktu itu masih berlangsung sistem pelayaran jarak jauh dengan menggunakan perahu layar dimana pemilik barang masih banyak yang bertindak sekaligus sebagai nahkoda, dikenal sebagai juragan perahu. Para pengusaha pelayaran, yang membutuhkan muatan terpaksa mencari muatan ke pedalaman (di daratan benua Eropa) dengan menerima tanggung jawab mulai dari tempat asal muatan tersebut. Undang-undang Negeri Belanda, sumber dari KUHD sudah lama meninggalkan azas pertanggungjawaban seperti itu. Namun dewasa ini dengan berkembangnya sistem pengangkutan *door to door*, rupanya ketentuan pertanggungjawaban tersebut menjadi aktual lagi bagi sistem

pengangkutan yang melibatkan banyak/beberapa pengangkut dalam satu kesatuan tersebut.

1. Jangka Waktu Pertanggungjawaban Pengangkut

Seperti yang sudah diuraikan di muka, dalam pelayaran samudera dianut sistem pertanggungjawaban sesuai dengan konvensi The Hague Rules yang pada pokoknya membatasi tanggung jawab pengangkut hanya mulai dari *tackle* kapal dimana muatan disangkutkan pada proses pemuatan sampai pada proses pembongkaran muatan yang bersangkutan ke dan dari kapal yang mengangkutnya. Konkretnya, oleh Konvensi ini ditetapkan bahwa pengangkut baru bertanggung jawab atas muatan yang diangkut dengan kapalnya, ketika muatan yang bersangkutan telah disangkutkan pada *slings/tackle* di pelabuhan pemuatan (pada proses pemuatan) dan berakhir pada saat muatan tadi dilepaskan dari *tackle* yang sama di pelabuhan pembongkarannya.

Uraian di atas adalah mengenai muatan yang dimuat dan dibongkar menggunakan derek atau kran kapal, sedangkan kalau muatan dibongkar/dimuat dengan menggunakan *shore crane* atau *floating crane* atau *mobile crane* dan alat bongkar muat di luar kapal lainnya, tanggung jawab pengangkut dimulai/diakhiri saat muatan melintasi *ship's railing* (pagar pengaman pada tepi kapal).

Mengenai hal ini kita dapat mengutip syarat pengangkutan sebuah perusahaan pelayaran pengangkutan samudera sebagai berikut:

Period of Responsibility

The responsibility of the carrier whether as carrier or as custodian or as a bailee of the goods shall be deemed to commence only when the goods are loaded on the ship and to cease absolutely after they are discharged there from and no liability shall attach to the carrier before the said lading or after the said discharge.

Goods in the custody of the carrier or his servant before lading and after discharge whether being forwarded to or from the ship, or whether being forwarded to or from the ship, or whether awaiting shipment or landed or stored or put into the hulk or craft either belonging to the carrier or not or pending transshipment at any stage of the whole transport are in such custody at the sole risk of the shipper and the carrier shall not be liable for loss or damage arising or resulting from any cause whatsoever.

Terjemahannya:

Jangka Waktu Pertanggungjawaban Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut, baik sebagai pengangkut maupun sebagai pemelihara atau wali daripada barang dianggap telah dimulai hanya apabila barang sudah dimuat di atas kapal dan berakhir secara mutlak setelah barang itu dibongkar dari kapal dan demikian juga kewajiban yang terletak pada pengangkut sebelum pemuatan dan sesudah pembongkaran.

Barang-barang dibawah pengawasan pengangkut atau orang-orang yang bekerja kepadanya sebelum pemuatan dan sesudah pembongkaran, baik yang diangkut ke dan atau dari kapal; atau yang sedang menunggu pengapalan atau sudah diturunkan ke darat atau ditimbun atau diletakan di suatu tempat atau pesawat milik pengangkut atau bukan, atau sedang dalam proses pindah kapal dalam rangka perjalanan sebagian atau seluruhnya, berada sepenuhnya pada resiko pengirim muatan dan pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan yang timbul atau diakibatkan oleh sebab apapun.

Perusahaan-perusahaan di Indonesia yang mengusahakan trayek pelayaran samudera umumnya mencantumkan syarat-syarat tentang *period of responsibility* seperti yang dikutip diatas dimana syarat-syarat tersebut ditetapkan berdasarkan ketentuan-ketentuan The Hague Rules. Ketentuan-ketentuan dalam The Hague Rules itu sendiri secara keseluruhan merupakan sistem pertanggungjawaban yang tetap relevan dengan

konstelasi angkutan samudera sekarang dan pada masa-masa selanjutnya, karena dapat melindungi kepentingan semua pihak yang berhubungan hukum dalam suatu pengangkutan muatan dengan kapal laut. Khususnya mengenai ketentuan batas tanggung jawab pengangkut – *ex tackle responsibility* – merupakan suatu ketentuan pembagian tanggung jawab yang tegas, yang membagi tanggung jawab pengangkut sebagai pengangkut dan pihak-pihak lain yang ikut serta dalam kegiatan pengangkutan di laut itu, tetapi bukan sebagai pengangkut. Mereka ini, yaitu *freight forwarder, stevedor*, dan lain-lain memang benar ikut serta dalam kegiatan *shipping*, tetapi tanggung jawab mereka terbatas hanya sampai atau mulai dari samping kapal.

Oleh karena itu perlu diadakan pembatasan yang tegas, untuk memudahkan identifikasi secara hukum tentang letak kesalahan bila pada sesuatu pengangkutan tertentu terjadi kerusakan dan atau kehilangan yang menimbulkan kerugian kepada pemilik muatan, yang membawa kearah proses klaim.

Dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat bagi pengangkutan umumnya, pengangkut menetapkan ketentuan-ketentuan tentang syarat pengangkutan yang tidak menyimpang dari The Hague Rules. Tindakan ini diambil oleh semua perusahaan pelayaran yang beroperasi dalam trayek-trayek pelayaran internasional baik trayek *liner service* maupun *tramping* yang menghubungkan negara-negara pada umumnya yang mengakui konvensi tersebut.

Secara praktis ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang hak dan kewajiban pengangkut tersebut dicetak pada formulir B/L yang digunakan oleh pengangkut dalam dinas pelayarannya itu sehingga dengan demikian semua orang yang ingin mengetahui dapat membacanya pada formulir tersebut. Ini tidak mudah karena kalimat-kalimat itu dicetak dengan huruf-huruf yang kecil dan kalimat-kalimat tersebut disusun dalam bahasa Inggris yang sukar dibaca dan sulit dipahami.

Untuk pengangkutan yang bersifat khusus, pengangkut diberi kebebasan untuk melepaskan seluruh atau sebagian hak serta kekebalan atau kebebasannya itu ataupun menambah suatu kewajiban atau tanggung jawab di luar ketentuan-ketentuan yang diatur dalam The Hague Rules. Misalnya saja pengangkut dapat menyatakan dalam B/L atau surat perjanjian pengangkutan lainnya, bahwa dia menyetujui untuk mengurus penyerahan barang sampai di gudang pemilik muatan di luar pelabuhan tujuannya (sistem *door to door service*).

Agar supaya terdapat kepastian, serta untuk menghindarkan timbulnya persaingan tidak jujur oleh perusahaan pelayaran tertentu dalam suatu wilayah operasional dimana perusahaan-perusahaan pelayaran itu bergabung dalam sebuah *shipping conference*, maka tentang pelepasan hak dan/atau kekebalan, serta penambahan kewajiban atau tanggung jawab itu harus dinyatakan secara tertulis dalam B/L yang diterbitkan oleh pengangkut yang bersangkutan untuk pengangkutan muatan tertentu itu.

Dengan demikian pihak lain dapat mengetahui bahwa pengangkut tertentu itu memberikan tambahan kewajiban dan lain-lain tersebut.

Dalam pada itu ditetapkan ketentuan yang melarang pengangkut atau kapal membebaskan diri dari tanggung jawab atas kerugian yang terjadi terhadap muatan, kerusakan atau kerugian yang terjadi sebagai akibat kelalaian atau kesalahan pengangkut atau orang-orang yang bekerja di bawah perintahnya, begitu pula ketentuan yang mengurangi tanggung jawab atas kerugian/kerusakan itu dianggap tidak sah.

2. Masalah Klaim

Ketentuan-ketentuan tentang hak dan kewajiban/tanggung jawab dari pengangkut telah ditetapkan, yang tujuannya adalah memberikan pembatasan-pembatasan yang jelas tentang letak kesalahan, dan sejalan dengan itu ditetapkan pula tentang siapakah yang harus menanggung kerugian atas rusak atau hilangnya muatan yang diangkut. Dalam banyak hal, penetapan tentang letak kesalahan (siapa yang bersalah) atas kehilangan atau kerusakan muatan itu dilakukan melalui proses klaim (*claim*).

Adapun yang dimaksud dengan *Claim* dalam pelayaran itu adalah "tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pengirim muatan atau wakilnya, atau oleh penerima muatan, kepada pengangkut, berhubung dengan kekurangan atau kerusakan yang terjadi pada muatan sebagai akibat dari

bermacam-macam resiko selama pengangkutan muatan itu dari pelabuhan pemuatannya sampai dengan pelabuhan tujuannya”³².

Pengirim atau penerima muatan, atau wakilnya, akan mengajukan tuntutan klaim kalau ia mengetahui atau menduga bahwa barang muatannya mengalami kerusakan atau kehilangan, berbeda dengan keadaan atau jumlahnya semula pada waktu dikapalkan.

Sebab-sebab terjadinya kerusakan atau kehilangan, yang dapat menjadi dasar bagi penuntutan klaim sangatlah banyak, akan tetapi pada umumnya sebab-sebab itu dapat digeneralisasikan ke dalam sebab-sebab (*in concreto*: peristiwa/kejadian) yang telah terjadi sebagai akibat dari kesalahan, kelalaian atau ketidakwaspadaan nahkoda atau anak buahnya, dalam hal pemuatan, pengurusan, pemadatan, pengangkutan, pengawasan dan pembongkaran muatan kapal. Kalau kekurangan atau kerusakan muatan telah terjadi karena kesalahan pemadatan dan lain-lain, maka pengangkut secara mutlak bertanggung jawab dan harus mengganti kerugian.

3. Jenis-jenis Klaim

Dari uraian dimuka dapat dilihat bahwa dalam praktek pelayaran terdapat dua jenis klaim, yaitu Klaim Kerusakan dan Klaim Kekurangan.

Klaim Kerusakan adalah “tuntutan ganti rugi atas kerusakan muatan kapal”. Kerusakan yang menjadi dasar tuntutan klaim tersebut dapat berupa kerusakan yang bersifat fisik seperti pecah, patah, lecet dan

³² FDC. Sudjatmiko, *Op.Cit*, hal. 156.

sebagainya yang telah terjadi karena muatan jatuh atau tergecet, tertindih oleh muatan lainnya selama dalam pengangkutan.

Kesusutan atau kehilangan bobot yang melebihi susut berat yang lazim, dapat juga digolongkan ke dalam kerusakan, karena barang yang berkurang beratnya melebihi kekurangan normal memberi petunjuk bahwa kemasan barang tersebut telah pecah atau rusak dan isinya lolos keluar.

Kerusakan lain dapat berupa kerusakan ekonomis, dalam hal ini kemungkinannya adalah perbedaan harga dan perbedaan mutu barang antara harga dan mutu barang pada saat dikapalkan dengan harga dan mutu barang sewaktu barang tersebut tiba pada tempat tujuannya. Perbedaan harga dan perbedaan mutu barang dapat terjadi kalau perjalanan kapal tertunda, penundaan yang mana disebabkan karena kapal mengalami hambatan dalam pelayarannya atautah telah melakukan *deviasi*.

Seperti telah diterangkan di muka, kapal boleh melakukan *deviasi* kalau tujuannya adalah untuk menyelamatkan atau berusaha menyelamatkan jiwa dan harta benda di laut. Kalau *deviasi* dilakukan dengan alasan lain, pengangkut bertanggung jawab atas semua akibat-akibat yang terjadi pada muatan kapal yang bersangkutan.

Contoh yang jelas mengenai kerusakan ini adalah dalam pengapalan tembakau dari Indonesia ke Eropa, dimana pengapalan tembakau itu tidak boleh terlambat karena kalau terlambat maka masa pelelangan tembakau tersebut sudah lewat dan tembakau yang terlambat tiba tersebut harganya jatuh sementara itu mutu tembakau juga dapat mengalami penurunan.

Kalau semua kerugian ini terjadi karena kelalaian pengangkut, maka pengirim atau penerima muatan mempunyai dasar yang kuat untuk mengajukan klaim.

Klaim kekurangan yaitu klaim yang diajukan berhubung telah terjadi kekurangan jumlah *collie* muatan, yaitu jumlah *collie* muatan yang diterima oleh *consignee* lebih kecil daripada jumlah yang dikapalkan. Sebab-sebab terjadinya kekurangan jumlah *collie* ini mungkin karena peti-peti (kemasan muatan) tercampur dengan peti dari muatan lainnya dan pada waktu dilakukan pembongkaran terjadi kesalahan bongkar. Mungkin juga terjadinya kekurangan penerimaan itu disebabkan karena merk kurang jelas atau membingungkan sehingga mengakibatkan kesalahan bongkar.

Dalam pengapalan barang kelontong sering digunakan peti bekas dimana mungkin pengirim lupa menghapus merk yang lama pada peti bekas tersebut sehingga pada semua sisi peti terdapat beberapa merk yang berbeda, yang dapat membingungkan petugas pembongkaran, atau merk pada peti sudah luntur catnya dan tidak terbaca lagi sehingga mengakibatkan kesalahan pembongkaran. Tetapi kesalahan pembongkaran yang disebabkan oleh hal-hal seperti itu tidak menjadi tanggung jawab pengangkut; dengan demikian klaimnya dapat ditolak.

Kekurangan penerimaan *collie* yang tidak disebabkan oleh kesalahan pembongkaran seperti diuraikan diatas, dapat terjadi kekurangan karena kesalahan penghitungan; dalam hal ini mungkin terjadi bahwa pada waktu pemuatan terhitung sesuai (*confirm*) 100 peti dan demikian pada B/L juga

dicantumkan jumlah 100 peti tetapi pada waktu pembongkaran hanya terdapat 96 peti. Kalau kekurangan yang empat peti tidak dapat ditemukan oleh pengangkut dalam waktu yang layak, maka pengangkut harus membayar ganti rugi untuk ke-empat peti yang hilang tersebut, ditambah kerugian lain yang mungkin diderita oleh pemilik muatan berhubung dengan hilangnya atau tidak sampainya barang itu di tempat tujuannya.

Klaim kekurangan seperti diuraikan diatas dalam praktek pelayaran niaga di Indonesia lebih dikenal sebutan *Claim Except* dan prosedur pengajuan *Claim Except* tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

Pada waktu menerima barang dalam jumlah kurang dari jumlah *collie* yang tercantum dalam B/L, penerima barang meminta *Except Bewijs* (Tanda Bukti Kekurangan) kepada agen perusahaan pelayaran setempat atau petugas yang disertai urusan itu, sedangkan barang-barang yang lainnya yang ada akan diterimanya.

Dalam waktu satu bulan penerima muatan menunjukkan *Except Bewijs* tersebut kepada agen dan bila barang yang kurang itu sudah ditemukan, harus diserahkan kepada penerima tersebut dengan menarik kembali *EB (Except Bewijs)* yang bersangkutan. Jika pada waktu *consignee* menunjukkan *EB* tersebut barang belum ditemukan, maka *consignee* boleh mengajukan surat tuntutan (*Claim Letter*). Biasanya agen meminta waktu 3 bulan untuk mencari barang yang hilang itu dan kalau dalam waktu itu barang tetap tidak ditemukan, klaim dapat dibayar.

Mengenai jangka waktu tiga bulan ini *consignee* dapat menentukan sikap, apakah bersedia menerimanya atau dia merasa keberatan untuk menunggu waktu selama itu. Dalam pada itu agen juga tidak harus meminta waktu demikian lama, karena dari dokumen-dokumen pembongkaran yang ada dan lagi dari laporan nahkoda dia sudah dapat menduga apakah kehilangan itu memang hanya kekhilafan pembongkaran yang dapat diusut dalam waktu singkat ataukah memang hilang tidak diketahui keberadaannya. Segala sesuatu akan dinilai dari materi kehilangan tiap-tiap kejadian dan juga dari pemberian servis kepada para langganan perusahaan. Agen atau kantor cabang perusahaan pelayaran yang bijaksana akan menyelesaikan semua klaim yang timbul dalam waktu secepat-cepatnya.

Waktu tiga bulan yang diminta oleh agen diperlukan untuk “mengejar” muatan yang salah dibongkar di pelabuhan lain (bukan pelabuhan tujuan muatan yang bersangkutan) dan untuk sejauh mungkin mendapat kepastian bahwa muatan yang tidak terlacak keberadaannya itu memang benar-benar telah hilang. Kadang terjadi, *claim except* sudah dibayar tetapi barang yang dicari ditemukan di sudut gudang yang sama dengan tempat gudang menimbun peti-peti yang lain, dari *party* pengapalan yang sama, yang sudah terlebih dahulu diserahkan kepada *consignee*.

Barang yang telah ditemukan itu, bagaimanapun harus diserahkan kepada pemiliknya, namun hal itu dapat mengurangi simpati para

langganan dan lebih buruk lagi dapat menimbulkan kecurigaan seakan-akan ada "oknum" perusahaan pelayaran atau agennya yang menyembunyikan barang untuk maksud/tujuan tertentu yang merugikan pemilik muatan.

Perlu diketahui bahwa barang yang ditemukan kembali padahal klaimnya sudah dibayar, tidak ada ketentuan hukumnya; jadi apakah barang itu akan dikembalikan kepada *consignee* (dan meminta kembali uang klaimnya) ataukah dinyatakan sebagai tidak bertuan dan dilelang, tidak diatur dalam hukum positif.

Dalam pada itu dapat dikemukakan bahwa *consignee* yang tidak dapat menunggu waktu penyelesaian proses klaimnya dengan agen perusahaan pelayaran, dapat mengajukan klaim kepada *underwriter* (perusahaan Asuransi), kepada siapa barang diasuransikan. Nanti setelah penanggung membayar nilai kerugian langganannya, penanggung tersebut akan memperoleh hak-hak subrogasi dan dapat menuntut pengangkut dalam proses klaim.

4. Proses Penyelesaian Klaim

Tuntutan Klaim atas kerugian atau kerusakan barang, diajukan di pelabuhan tujuan dari muatan yang bersangkutan. Begitu pula proses pengurusan tuntutan itu dalam tahap pertama dilakukan di pelabuhan tujuan itu. Hal ini tidak perlu mengherankan karena semua dokumen yang ada kaitannya dan akan dipergunakan dalam proses penyelesaian klaim tersebut berada di pelabuhan tujuan. Di samping itu, hak milik atas muatan

yang terhadapnya akan diajukan tuntutan klaim tersebut, pada umumnya berada pada pemilik terakhir atas muatan itu, yang juga berada di pelabuhan tujuan.

Setelah tuntutan klaim diproses pada tahap pertama dan diperoleh kesimpulan bahwa letak tanggung jawab berada pada pengangkut, maka agen atau kantor cabang perusahaan pelayaran di pelabuhan tujuan, yang telah mengurus klaim tersebut pada tahap pertama, akan meminta otorisasi dari kantor pusat atau prinsipalnya untuk membayar ganti rugi yang bersangkutan.

Di pihak lain, kantor pusat atau prinsipal tersebut tidak begitu saja menyetujui kesimpulan yang telah diambil itu, melainkan akan melakukan penelitian lagi untuk dapat menilai kembali keputusan dan kesimpulan yang telah dibuat oleh agen atau cabang tersebut, untuk selanjutnya memberikan persetujuan untuk membayar klaim yang diajukan itu. Penilaian kembali itu perlu dibuat oleh Kantor Pusat atau prinsipal, karena mungkin agen/cabang melakukan penilaian berdasarkan dokumen atau data dan informasi yang kurang lengkap sehingga jumlah ganti rugi yang dihitungnya (dimintakan otorisasi pembayarannya) itu ditetapkan terlalu tinggi atau terlalu rendah. Oleh karena itu tidak jarang terjadi bahwa perkiraan kerugian yang dibuat oleh agen atau cabang setempat tidak disetujui oleh kantor pusat atau prinsipal dan dalam hal demikian maka yang terakhir ini membuat perhitungan baru yang menetapkan jumlah ganti rugi lebih tinggi atau lebih rendah, sesuai dengan keadaan. Apakah

sebabnya wewenang pembayaran dan atau penetapan pembayaran klaim harus diberikan oleh kantor pusat perusahaan pelayaran? Hal ini erat kaitannya dengan kenyataan bahwa di kantor cabang atau agen perusahaan pelayaran di pelabuhan tujuan muatan, masih terdapat kekurangan data dan/atau bahan pertimbangan lain guna memberikan penetapan pembayaran klaim yang adil dan kekurangan itu akan dilengkapi oleh kantor pusat/*prinsipal*.

Di samping itu, ketentuan ini juga dianggap perlu guna mendapatkan penetapan yang adil dan benar dalam pembayaran klaim yang diajukan; kalau kantor cabang, apabila agen diberi wewenang untuk menyelesaikan dan membayar semua klaim yang diajukan oleh *consignee*, akan mendorong timbulnya berbagai bentuk kecurangan; setiap klaim akan dibayar secara royal dan "oknum" kantor cabang atau agen tersebut akan memperoleh imbalan dari *consignee* yang klaimnya telah diselesaikan itu.

Namun disadari bahwa demi menjaga hubungan baik dengan relasi, diperlukan suatu sistem penanganan dan penyelesaian klaim yang cepat dan lancar khususnya untuk tuntutan ganti rugi yang nilainya kecil (untuk klaim yang bernilai besar, *consignee* tidak berkeberatan menunggu penyelesaian lebih teliti dalam waktu yang lama).

Sehubungan dengan itu maka dalam praktek biasanya kantor pusat memberi wewenang kepada cabangnya untuk menyelesaikan pembayaran klaim dari nilai tertentu yang dibatasi sedangkan untuk klaim yang

nilainya lebih besar dari batas tersebut, otoritas penyelesaian dan pembayarannya dipegang oleh kantor pusat/prinsipal sendiri.

Dari uraian tersebut diatas, kita lebih lanjut dapat melihat dia fungsi klaim, yaitu sebagai sarana reklame dan sebagai hakim. Perusahaan pelayaran (termasuk cabang dan agennya), yang biasa menyelesaikan klaim secara cepat dan simpel, dihargai oleh langganannya dan langganan yang merasa puas dengan pelayanan tersebut akan menceritakannya kepada rekannya dan akan tetap senang berhubungan dengan perusahaan pelayaran tersebut.

Di pihak lain, pertimbangan penyelesaian klaim secara adil dan tidak memihak akan menunjukkan fungsi hakim yang adil dan bijaksana. Perusahaan pelayaran yang menerapkan kebijaksanaan menolak setiap klaim yang diajukan oleh pemilik muatan (dikenal sebagai kebijaksanaan klaim tolak), menjauhkan pelanggannya dan sikap itu juga merupakan bukti tidak dihayatinya fungsi hakim dari klaim.

Dalam kasus tersebut diatas, KM Iramuar berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta tertanggal 7 Mei 1998 dan tiba di Pelabuhan Banjarmasin tanggal 11 Mei 1998. Pembongkaran muatan baru dilakukan atau dimulai tanggal 12 Mei 1998 jam 08.00 WITA dan selesai tanggal 14 Mei 1998 jam 02.20 (dini hari) WITA. Pembongkaran tersebut dilakukan dengan alat bongkar muat seperti jaring-jaring dan langsung diturunkan ke dermaga dan diletakan di lapangan penumpukan dengan kurang hati-hati yang mengakibatkan kerusakan sebagian dari muatan tersebut.

Tanggal 14 Mei 1998 itu pula dilakukan pemeriksaan terhadap muatan oleh PT Maju Dolok Mas Sakti sebagai Ekspediter/Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi yang disaksikan oleh PT PELNI sendiri. Dalam pemeriksaan tersebut terdapat kerusakan dan kekurangan minyak pelumas yang diangkut KM Iramuar tersebut. Setelah dilakukan pemeriksaan dibuatlah berita acara kerusakan dan kekurangan muatan oleh Kepala Cabang PT PELNI Banjarmasin (sebagai wakil PT PELNI) dengan PT Maju Dolok Mas Sakti selaku EMKL yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi.

Dengan adanya kekurangan dan kerusakan muatan tersebut, PT Putera Sejahtera Abadi menderita kerugian sebesar Rp. 74.455.566,- sesuai faktur atau *invoice*. Setelah party drum minyak pelumas itu diperiksa dan dibuat berita acara kerusakan dan kekurangan muatan, maka pada tanggal 14 Mei 1998 sampai dengan tanggal 8 Juni 1998 EMKL PT Maju Dolok Mas Sakti menyerahkannya kepada Depot Pertamina Banjarmasin dan pada tanggal 18 Juni 1998 dibuat berita acara penerimaan oleh Kepala Depot Pertamina dan EMKL PT Dolok Mas Sakti dengan kondisi rincian yang sama dengan berita acara kerusakan dan kekurangan muatan tadi. Oleh pihak Pertamina, muatan yang rusak, isi kurang dan mutu berubah tersebut dihanguskan karena tidak sesuai dengan standar Pertamina dan hal ini menjadi beban bagi PT Putera Sejahtera Abadi selaku transportir.

PT Maju Dolok Mas Sakti selaku *Consignee* yang ditunjuk oleh PT Putera Sejahtera Abadi telah mengajukan permintaan agar PT PELNI

sebagai pengangkut membuat surat bukti kerusakan *Claim Constatering Bewijs* atau CCB, namun ditolak dengan dalih menunjuk pada klausula konosemen. Karena pihak dari PT PELNI tidak memperdulikan kasus tersebut, maka PT Putera Sejahtera Abadi mengajukan klaim atas kerugian tersebut sebesar Rp. 74.455.556,-

PT Putera Sejahtera Abadi menegur pihak dari PT PELNI dengan Surat Nomor 192/Dir/PSA/IX/1998 tanggal 25 September 1998 yang ditanggapi dengan Surat Nomor TH.168/HK/X/1998 tanggal 1 Oktober 1998 yang isinya melemparkan dan mengalihkan klaim tersebut menjadi tanggung jawab EMKL PT Maju Dolok Mas Sakti. Dengan Surat Nomor 229/Dir/PSA/XI/1998 tanggal 5 November 1998, PT PELNI akhirnya menunjuk pada ketentuan yang ada dalam konosemen hanya mengakui 8 party drum minyak pelumas saja dengan harga sesuai faktur sebesar Rp. 6.696.360,- yang tidak diserahkan dari 2.139 party drum karena kehilangan diatas kapal selama pelayaran, namun tuntutan klaim dari PT Putera Sejahtera Abadi yaitu sebanyak 70 party drum minyak pelumas yang rusak, bocor atau berubah mutu. Hal ini berarti bahwa pihak PT PELNI masih harus dan wajib membayar PT Putera Sejahtera Abadi sebesar Rp. 67.759.206,- karena kurang 62 party drum.

Pada tanggal 24 Mei 1999 PT Putera Sejahtera Abadi menghubungi PT PELNI sehubungan dengan klaim yang diajukannya dengan surat klaim tertanggal 29 April 1999 dan terakhir sampai dengan tanggal 6 September 1999, namun hal ini tidak ditanggapi. Akhirnya pada tanggal 14

Oktober 1999 PT PELNI memberikan tanggapan yang prinsipnya tetap menolak tuntutan klaim dari PT Putera Sejahtera Abadi tersebut dengan menunjuk pada klausula konosemen PT PELNI itu sendiri dan KUHD.

5. Dasar Penyelesaian Klaim

Penyelesaian suatu klaim didasarkan pada *Bill of Lading* serta Resi Muallim dari *party* muatan yang terhadapnya diajukan tuntutan klaim; kalau B/L bersih (*Clean B/L*) maka klaim diakui (*accepted*) dan selanjutnya akan diproses untuk mendapatkan keputusan apakah kerusakan atau kehilangan muatan memang menjadi tanggung jawab pengangkut. Selain B/L harus bersih, *mate's receipt* yang bersangkutan juga harus bersih, yaitu tidak memuat catatan tentang cacat muatan. Telah kita ketahui dari bab-bab di muka, bahwa B/L dapat dibuat bersih dengan cara menyerahkan *Letter of Indemnity* (L/I). Namun harus diingat bahwa L/I tersebut diterima oleh *carrier* sebagai sarana untuk mencegah dikeluarkannya B/L kotor dan bukannya untuk menghapus catatan tentang cacat muatan, yang sudah ditulis pada *Mate's Receipt* (M/R). Catatan tentang cacat (kerusakan) muatan pada M/R tetap ada dan tidak dihapus karena catatan tersebut merupakan semacam *statement of fact* yang mempunyai kekuatan pembuktian.

Kalau B/L bersih tapi M/R mencantumkan cacat muatan sewaktu diterima untuk dimuat ke kapal, maka pengangkut dapat mengalihkan tuntutan ganti rugi tersebut kepada *shipper* yang telah menyerahkan L/I kepadanya. Untuk itu dapat ditempuh prosedur sebagai berikut: kepada

pihak yang mengajukan tuntutan klaim (*claimant*) dibayarkan sejumlah kerugian yang dituntut, lalu pengangkut menuntut kembali jumlah kerugian itu kepada *shipper* yang melalui L/I, telah menyatakan akan menanggung kerugian yang timbul akibat cacat muatan sebagaimana disebut dalam L/I yang bersangkutan.

Namun demikian, praktek ini merupakan pemberian servis kepada pelanggannya, dapat merugikan pengangkut sendiri akibat timbulnya perselisihan pendapat antara pengangkut dengan pengirim muatan mengenai besarnya kerugian yang melekat pada kerusakan yang disebut dalam L/I. Lebih buruk lagi, kalau *shipper* mengingkari *indemnity* (jaminan) yang pernah diberikannya dan tidak bersedia membayar kembali kerugian yang telah diselesaikan oleh pengangkut kepada penerima muatan. Kalau pengirim berbuat demikian maka bagi pengangkut tidak terdapat saluran hukum untuk memaksa pengirim muatan memenuhi tuntutannya, karena memang lembaga *Letter of Indemnity* tidak dilindungi oleh hukum. Peringkat L/I diciptakan sebagai *gentlemen agreement*, bukan perangkat hukum.

Perlu dikemukakan disini meskipun B/L bersih, hal itu tidak berarti bahwa klaim harus dibayar, melainkan pengangkut juga dapat menolak klaim walaupun B/L nya bersih. Adapun penolakan klaim oleh pengangkut tersebut didasarkan kepada kerusakan/kehilangan atas muatan yang terjadi karena hal-hal berikut:

a. *Force Majeur*, yaitu kejadian atau keadaan yang berada diluar kekuasaan manusia.

Pengertian *force majeure* sebenarnya sangat luas, tetapi dalam hal ini dapat diberikan pembatasan bahwa kejadian-kejadian yang diakui sebagai *force majeure* adalah “kejadian atau keadaan yang tidak dapat dihindarkan dengan tindakan yang wajar oleh manusia”.

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai keadaan *force majeure* tersebut, dibawah ini diberikan sebuah ilustrasi: kalau suatu kawasan pelayaran telah diketahui merupakan kawasan lintasan badai pada musim tertentu, maka kapal yang melintasi kawasan tersebut pada musim badai dan mendapat musibah, tidak dapat menyatakan terkena *force majeure* walaupun nyata-nyata kapal dan muatannya mengalami kerusakan karena badai dan awak-awak kapal tidak dapat mengatasinya. Tetapi kalau kapal mendapat serangan badai yang kekuatannya jauh lebih besar dari topan yang biasanya melintasi kawasan tersebut, atau kapal diserang badai pada kawasan yang biasanya tidak dilewati badai, atau badai yang terjadi diluar musimnya maka musibah itu dapat diakui sebagai *force majeure*.

Perlu ditambahkan bahwa kapal selalu memantau laporan cuaca yang disiarkan oleh dinas meteorologi dan saat nahkoda menghitung bahwa lintasan pelayarannya akan dilewati badai, maka kapal dapat diamankan pada pelabuhan terdekat untuk menunggu lewatnya badai. Namun demikian, peristiwa alam dapat berubah secara mendadak dan

tidak terduga dan hal ini dapat memberi pertimbangan tentang terjadinya *force majeure* atau tidak.

- b. *Vice Propre*, atau *Inherent Vice*, yaitu keadaan membusuk sendiri, membusuk dari dalam.

Pada muatan buah-buahan, bawang, kentang dan lain-lain hasil bumi, sering dialami kejadian dimana muatan itu telah membusuk pada waktu tiba dipelabuhan tujuan. Terhadap kerusakan muatan karena membusuk sendiri ini, pengangkut menyatakan tidak bertanggung jawab dan tidak bersedia membayar ganti rugi yang dituntut oleh *consignee*.

Tetapi kalau busuknya muatan tersebut karena terjadi karena kapal terlalu lama dalam pelayaran, maka pengangkut tidak dapat melepaskan diri dari tanggung jawab. Lamanya kapal berada dalam pelayaran secara tidak wajar itu dapat terjadi karena kapal melakukan *deviasi*. Seperti kita ketahui kalau kapal melakukan *deviasi* secara sah maka kapal tidak bertanggung jawab atas akibat *deviasi* tersebut, tetapi kalau kapal melakukan *unlawful deviation* (penyimpangan arah yang tidak sah) maka kapal/pengangkut bertanggung jawab penuh atas terjadinya kerusakan muatan.

- c. Kelalaian pengirim/penerima muatan

Pengangkut menyatakan tidak dapat mengganti kerugian yang diderita oleh pemilik muatan, kalau kerugian itu terjadi karena sebab-sebab sebagai berikut:

- 1) pembungkus kurang baik (*In-adequate Package*)
- 2) merk dan nomor peti kurang jelas, atau catnya luntur sehingga tidak terbaca lagi pada waktu muatan dibongkar
- 3) pemilik muatan tidak datang pada waktunya untuk mengambil barangnya di pelabuhan tujuan muatan

Sebaliknya pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya untuk mengganti kerugian atas kerusakan atau kehilangan muatan yang terjadi karena:

- 1) Alat - alat kapal kurang sempurna penggunaannya dan pemeliharaannya
- 2) Anak buah kapal tidak cukup dan tidak cakap
- 3) Anak buah kapal kurang sempurna cara kerjanya
- 4) Penjagaan atas muatan kurang baik sehingga mengakibatkan kerusakan atau kehilangan muatan akibat pencurian.

6. Penyaksian klaim

Kalau pada waktu penerimaan muatan (*delivery of cargo*) di pelabuhan tujuan diketahui terdapat kerusakan pada *party* muatan, maka kerusakan itu harus disaksikan oleh pemilik muatan bersama dengan pengangkut atau surveyor yang ditunjuknya. Setelah kerusakan disaksikan, kepada *consignee* diberikan dokumen Tanda Bukti Penyaksian Klaim.

Dokumen penyaksian klaim tersebut masih dikenal dengan nama *Claim Constatering Bewijs* (disingkat menjadi CCB) yang merupakan surat bukti yang meng-*konstateer* (memperkirakan, menilai) kerusakan

yang terjadi pada muatan dan kadang-kadang menyebutkan pula perkiraan nilai kerugian. Setelah penyaksian selesai dilakukan dan CCB dibuat, muatan dapat diserahkan kepada *consignee*.

Dalam menerima CCB yang ditandatangani oleh agen perusahaan pelayaran (pengangkut), ini berarti bahwa *consignee* menyatakan akan mengajukan tuntutan klaim. Inilah yang dimaksudkan dengan “pernyataan akan mengajukan tuntutan klaim” atau mengajukan *Notice of Claim*, sedangkan tuntutannya sendiri, *claim letter*, dapat diajukan belakangan, dengan batas waktu 1 tahun sejak dikeluarkannya CCB (satu tahun setelah *consignee* menerima barang).

Besarnya ganti rugi yang dituntut *consignee* pada umumnya dihitung berdasarkan konstataasi yang dicantumkan dalam CCB. Dalam hal diderita kerugian penuh (barang rusak total), besarnya kerugian yang dituntut adalah sebesar harga *Cost and Freight* (C&F) ditambah laba imajiner (*Immaginary profit*) yaitu laba yang diperhitungkan akan diperoleh dari transaksi dagang yang dikerjakan. Kalau kerugian tidak mencapai 100% nilai barang, tentunya besarnya kerugian yang dituntut dihitung pro-rata (sebanding, setara).

7. Jangka Waktu Klaim

Seperti yang dilihat dari uraian di muka, klaim diajukan melalui dua tahap tindakan yaitu tahap “pernyataan akan mengajukan klaim” (*Notice of Claim*) dan tahap “pengajuan tuntutan yang sebenarnya” (pengajuan *claim letter*). *Notice of Claim* harus diberikan sebelum atau pada saat dilakukan

penyerahan muatan dari pengangkut atau agennya kepada *consignee*, yaitu pada saat dilakukan *uitslag* barang dari gudang pabean. Kalau pada waktu dilakukan penyerahan barang diketahui bahwa barang mengalami kerusakan maka pada saat itu juga *consignee* harus memberitahukan kepada pengangkut apakah akan mengajukan klaim atau tidak. Kalau pada saat itu *consignee* tidak mengajukan *claim notice* maka hak klaimnya gugur dan barang itu dianggap telah diterima tanpa klaim. Penyampaian *claim notice* tersebut tidak usah dilakukan dengan membuat surat khusus, melainkan cukup meminta dibuatkan CCB saja. Tetapi kalau kerusakan yang terjadi pada muatan tidak dapat dilihat dengan mata karena merupakan *latent defect*, maka jangka waktu penyampaian *Claim Notice* tersebut diperpanjang tiga hari setelah penyerahan barang (demikian ditentukan dalam Pasal 485 dan 486 KUHD). Dasar pertimbangan dari perpanjangan waktu penyerahan *Notice of Claim* untuk cacat tersembunyi ini adalah bahwa dalam jangka waktu tiga hari tersebut dianggap bahwa kerusakan yang tersembunyi itu sudah akan diketahui, sudah muncul karena barang sudah dipergunakan.

Apa yang diuraikan diatas mengenai prosedur penyampaian *Notice of Claim* ini adalah berlaku pada klaim yang berkenaan dengan kerusakan muatan; mengenai klaim atas kehilangan muatan agaknya tidak perlu ditempuh prosedur tersendiri karena dengan dilakukannya proses penyerahan muatan, yang sebagian hilang itu, dengan sendirinya sudah dibuat *Notice of Claim*, berupa pengeluaran *Except Bewijs* (EB), oleh agen

pengangkut. Seperti telah diuraikan di muka, kalau pada waktu dilakukan penyerahan muatan ternyata jumlah *collie* muatan tidak cukup maka untuk kekurangan *collie* tersebut oleh agen pengangkut dibuatkan EB (tanda bukti kekurangan) sebagai pegangan sementara menunggu ditemukannya barang yang hilang.

Namun harus diperhatikan bahwa dengan memegang EB maka *consignee* beranggapan telah menyampaikan *Notice of Claim* dan segera pula, sesuai pertimbangannya, mengajukan *claim letter*. Padahal barang yang bersangkutan belum tentu hilang (*lost*) melainkan belum diketahui keberadaannya (*missing*), dan sedang dicari dengan menggunakan dokumen *tracer*. Di pihak lain, dengan mengeluarkan EB, pengangkut dapat dianggap telah mengakui menghilangkan muatan dan untuk itu diikat tanggung jawab untuk memberikan ganti rugi.

Berkenaan dengan hal itu maka pada umumnya perusahaan pelayaran menerapkan sikap mengulur waktu pengeluaran EB, dengan alasan bahwa barang yang *missing* tersebut sedang dicari di pelabuhan-pelabuhan yang pernah disinggahi oleh kapal yang bersangkutan, dan kalau ditemukan akan dikembalikan ke pelabuhan tujuan yang sebenarnya. Pencarian mana dilakukan dengan mengirimkan *tracer* kepada pelabuhan-pelabuhan tersebut.

Sebagai pengganti EB, kepada *consignee* hanya diberi catatan di belakang *Delivery Order* (D/O) asli tentang jumlah *collie* muatan yang telah diserahkan kepadanya, kemudian D/O-nya dikembalikan kepada

consignee disertai pesan bahwa D/O tersebut dapat dipergunakan untuk mengambil sisa *collie* yang *missing*, jika sudah ditemukan dan dikirim kembali ke pelabuhan tujuan.

Sementara itu mengenai klaim kerusakan, dapat dijelaskan bahwa dalam hal ini jumlah *collie* yang diterima oleh *consignee* adalah *confirm* (cukup, tidak kurang), hanya saja diantaranya ada yang mengalami kerusakan (bahkan mungkin semuanya rusak) dan isinya berkurang atau hancur. Sehubungan dengan itulah maka diperlukan adanya prosedur penyampaian *Notice of Claim* yang harus dilakukan pada saat penyerahan muatan, dan penyampaian *Claim Letter* sesudahnya.

Tuntutan klaim yang sebenarnya, yang diajukan melalui sebuah *claim letter*, harus dilakukan dalam waktu satu tahun setelah penyerahan *Notice of Claim* atau dengan perkataan lain satu tahun setelah penyerahan muatan kepada *consignee*. Kalau dalam waktu satu tahun *consignee* tidak mengajukan tuntutan klaim, maka klaimnya dinyatakan kadaluwarsa (*verjaard*), seperti yang ditentukan oleh pasal 487 KUHD. Perbedaan hak klaim gugur dengan kadaluarsa, adalah bahwa kalau hak klaim telah gugur maka *consignee* tidak lagi mempunyai hak untuk mengajukan tuntutan kaim; sedang dalam hal kadaluarsa, *consignee* masih dapat mengajukan tututan klaim melalui proses peradilan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pokok permasalahan yang ada setelah dilakukan analisa terhadap kasus, maka dapat diperoleh suatu kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Penyelesaian atas kehilangan atau kerusakan barang-barang yang diangkut oleh PT PELNI dalam suatu perjanjian pengangkutan diatur dalam suatu mekanisme berdasarkan klaim atau tuntutan yang dilakukan oleh pihak pengirim (*shipper*) ataupun penerima barang (*consignee*). Sistem tanggung jawab yang digunakan PT PELNI sebagai pengangkut mengacu pada ketentuan dalam KUHD Khususnya Pasal 468 KUHD yang menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan barang yang diangkutnya mulai pada saat diterimanya barang sampai dengan diserahkan barang tersebut kepada penerima barang dan pengangkut diwajibkan mengganti kerugian jika sebagian atau seluruh barang tersebut hilang atau mengalami kerusakan.
2. Apabila terjadi kerusakan atau hilangnya barang-barang yang diangkut oleh pengangkut maka penetapan tentang letak kesalahan atas kehilangan atau kerusakan muatan itu dilakukan melalui proses klaim, yaitu Klaim Kerusakan bila barangnya rusak dan Klaim Kekurangan bila barangnya kurang dimana klaim-klaim tersebut akan diproses oleh pengangkut

apabila telah memenuhi syarat-syarat untuk pengajuan klaim dan klaim tersebut akan dibayar jika memang dalam prosesnya terbukti bahwa kekurangan atau kehilangan barang yang diangkut oleh pengangkut adalah merupakan kesalahan/kelalaian dari pengangkut.

B. Saran

1. Karena kerugian terhadap barang muatan yang diangkut merupakan bagian yang tidak dapat dihindari dalam penyelenggaraan angkutan laut maka diperlukan usaha-usaha dari semua pengangkut termasuk PT PELNI untuk menekan tingkat kerugian berupa perawatan dan pemeliharaan yang baik terhadap barang muatan yang akan diangkut mulai pada saat barang diterima, dimuat ke atas kapal serta sampai dibongkarnya barang tersebut di pelabuhan tujuan.
2. PT PELNI harus mengusahakan penyelenggaraan pengangkutan secara sebaik - baiknya baik dari segi keselamatan kapal maupun dari peningkatan keahlian para awak kapalnya serta berusaha agar setiap klaim yang diajukan dapat diselesaikan dengan baik dengan memperhatikan segala kepentingan dari pelanggannya dan melayani pelanggan tersebut dalam cara apapun untuk menghindari jangan sampai kehilangan pelanggan tersebut dan juga untuk menarik minat para pelanggan lain yang akan mengirimkan barangnya pada PT PELNI agar perusahaan ini dapat semakin maju dan berkembang.
3. Untuk mengantisipasi saat tibanya era perdagangan bebas nanti, diharapkan mulai dari sekarang pemerintah lebih memperhatikan

sektor pengangkutan barang melalui laut (terlebih lagi dengan telah diterapkannya azas *cabotage* dimana pengangkutan barang dalam wilayah Indonesia harus menggunakan kapal dengan bendera Indonesia) dengan lebih banyak mengeluarkan peraturan-peraturan/kebijakan-kebijakan yang dapat lebih dapat memajukan pelayaran nasional serta dapat menyelesaikan sengketa yang terjadi antara para pihak dalam pengangkutan barang melalui laut tersebut dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya,
- Adi Rianto, *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, Edisi I, Jakarta: Granit, 2004.
- Elfrida Gultom, *Tanggung Jawab Pemilik Kapal pada Angkutan Barang dalam Pencarteran Kapal Laut*, Edisi Khusus Majalah Hukum Universitas Trisakti, Jakarta: Majalah Hukum Trisakti, 2001.
- _____, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Emmy Pangaribuan Simandjuntak, *Beberapa Aspek Hukum Dagang di Indonesia*, (Jakarta: Penerbit Binacipta, 1979)
- FDC. Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Toko Gunung Agung, 1997.
- _____, *Sewa Menyewa Kapal (Ship Chartering)*, Jakarta: YP. Satya Widia, 1991
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta: 1983
- _____, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 5*, Jakarta: Djambatan, 2000
- Jenny Barmawi, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Barang Melalui Lautan*”, Diktat Seminar, (Surabaya: Universitas Airlangga, 20 Agustus - 2 September 1989).
- M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001).
- Rahayu Hartini, *Aspek Hukum Bisnis*, (Malang: UMM Press, 2003).
- R. Ali Rido, *Hukum Dagang: Tentang Surat Berharga*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 1994).
- R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Rajawali, 1986.
- Richard Blankfeld dan Don Fritz, *Tinjauan Kebijakan Sektor Pelayaran dan Pelabuhan Indonesia*, Jakarta: USAID/ECG, Indonesia, 2002.
- Sapto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Jakarta: YP Satya Widya, 1985.

Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995).

Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Jakarta: PT. Intermasa, 1994.

Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1991.

Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, Jakarta: Bumi Aksara, 1993.

Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut I*, (Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1982).

Victor Situmorang, *Sketsa Asas Hukum Laut*, Jakarta: Bumi Aksara, 1978.

Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Bandung: Penerbitan Sumur Bandung, 1984.

Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Laut*, Jakarta: Bina Aksara, 1982,

Peraturan Perundang-undangan:

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang
2. Kitab Undang-undang Hukum Perdata
3. The Hague Rules 1924

Artikel:

1. Humas PT PELNI, *Sekilas Sejarah PT PELNI*, Jakarta, 9 April 2007.
2. PT PELNI, "Sejarah PT PELNI", (On-Line), tersedia di <http://WWW.pelni.co.id/> (27 Februari 2008).

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Harto, SH
NIM / NIRM : 110050006
Jenis Kelamin : Laki-laki
Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 3 April 1973
Kewarganegaraan : Indonesia
Agama : Islam
Nama Ayah : (Alm) Prof. E. Suherman, SH
Nama Ibu : F. Nuraini
Alamat : Jl. Bima Buana IX/9 Dukuh Bima – Kota Legenda
Tambun – Bekasi Timur
Pendidikan : 1. SDN Kalibata 03 Pagi Jakarta 1981 - 1986
2. SMP Negeri 43 Jakarta 1986 - 1989
3. SMA Negeri 60 Jakarta 1989 – 1992
4. Fakultas Hukum Universitas Trisakti 1992 – 1999

Jakarta, Februari 2008

Penulis