
TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP BARANG MUATAN PADA PENGANGKUTAN MELALUI LAUT

Sendy Anantyo, Herman Susetyo, Budiharto*)

Jurusan Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, SH. Tembalang, Semarang, 50239, Telp : 024-76918201 Fax : 024-76918206

ABSTRACT

The presence of adult sea freight is growing widely in many aspects of life, not least in terms of the implementation of the transport of cargo. This is shown by the growing demand for sea freight as the rapid movement of factors of production, the more necessary means of transport vessels connecting inter-island transportation costs are relatively cheap and able to haul stuff in a lot of weight and volume as well as. In this case the carrier responsible for the safety and security of goods that he brought the goods in accordance with the type and amount stated in the document content and/or agreement or contract of carriage that has been organized according to legal sources in Indonesia sea transport arrangements and internationally. Responsibility incurred as a result of the operation of the ship, a destroyed, lost, or damaged goods transported, passenger transport delays and/or goods transported. Therefore, the liability carrier required a legal protection for the sender or recipient of goods to protect the rights and interests, both litigation and non-litigation.

Keyword : Responsibility, Transport, Legal Protection



*) Penulis Penanggung Jawab

PENDAHULUAN

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke konsumen sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.

Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana 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 angkutan¹. Tujuan diadakannya pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi. Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut : pengangkutan darat (pengangkutan melalui jalan (raya) dan kereta api), pengangkutan laut, dan pengangkutan Udara².

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut³ :

- Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya.
- Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton.

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

Pada pengangkutan barang melalui laut ini dikenal beberapa macam dokumen yang harus menyertainya, diantaranya yang sangat penting adalah konosemen (*bill of lading*) dalam pasal 506 KUHD. Sedangkan, siapa yang berwenang mengeluarkan konosemen terdapat dalam pasal 504 KUHD, yaitu si pengangkut, disamping itu nahkoda juga berwenang mengeluarkan konosemen berdasarkan 505 KUHD.

Dengan semakin meningkatnya frekuensi pengangkutan di laut khususnya pada pengangkutan barang dari dan keluar negeri maka juga diatur dalam konvensi internasional, disamping KUHD dan peraturan pemerintah dalam bidang pengangkutan laut. Oleh karena itu, semakin berkembangnya pengangkutan laut maka diperlukan upaya hukum untuk melindungi kepentingan pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut melalui pengembangan norma-norma atau kaidah hukum secara tegas untuk mencerminkan keseimbangan dalam berat ringannya tanggung jawab dan hak yang timbul dari masing-masing pihak.

¹ Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991, halaman 2

² Ridwan Khairandy, S.H., M.H., Mochsun Tabroni, S.H., M.HUM., EryArifuddin, S.H., M.H., Djohari Santoso, S.H., S.U., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, halaman 196

³ R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, (Jakarta : Dian Rakyat, 1969), halaman 12

METODE

A. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, diperoleh dari : KUHPdata, KUHD (pasal 307 s/d pasal 747), The Hague Rules 1924, The Hamburg Rules 1978, UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan UU lain yang terkait, Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

B. Metode Penelitian

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian hukum ini adalah metode analisis data secara kualitatif, dimana data-data yang diperoleh dari hasil penelitian dikelompokkan dan dipilih kemudian dihubungkan masalah yang akan diteliti menurut kualitas dan kebenarannya dan sesuai dengan peraturan-peraturan hukum sehingga akan dapat menjawab permasalahan yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung jawab pengangkut bilamana terjadi kerusakan yang ditimbulkan akibat dari pengangkutan itu

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
 - a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - d) Kerugian pihak ketiga
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.

Berdasarkan ketentuan pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 UU No. 17 tahun 2008.

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (Liability of the Carrier) dapat dilihat didalam pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut .

Pertanggungjawaban pengangkut ini juga telah diatur dalam *The Hague Rules 1924 article 1 (2)* yaitu sejak barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka

ertanggungjawaban pengangkut itu berakhir sejak barang itu dibongkar dan diserahkan dekat kapal.

The Hamburg Rules 1978 yang ditemukan didalam article 4, menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (period of responsibility of the carrier) dalam The Hamburg Rules 1978 adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut⁴.

Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477.

Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu :

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault principle)
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle)
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, absolute atau strict liability principle)

Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian diatas, maka dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle) bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan pasal 41 ayat (2) UU No.17 tahun 2008. Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkannya, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkannya barang tadi.”

Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan dengan dokumendokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

B. Bentuk perlindungan hukum dalam penyelesaian sengketa yang timbul akibat dari pengangkutan tersebut

Terdapatnya sumber-sumber formal aturan hukum yang bertujuan untuk melindungi konsumen di bidang transportasi laut menunjukkan adanya perlindungan hukum secara normatif, artinya perlindungan hukum yang didasarkan pada ada tidaknya norma hukum yang dapat dijadikan sebagai dasar konsumen untuk melindungi hak-hak dan kepentingan-kepentingannya dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan oleh pelaku usaha agar terciptanya kepastian hukum bagi konsumen terutama terhadap hak dan

⁴ Hasnil Basri Siregar, Op. Cit, halaman 40

kepentingan konsumen yang harus dilindungi sehingga konsumen akan dengan mudah berlindung di balik norma-norma atau aturan-aturan hukum tersebut sebagai sarana perlindungan bagi dirinya. Hal tersebut berdasarkan pada Pasal 1 butir 1 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan hasil inventarisasi peraturan perundang-undangan di bidang transportasi laut, baik secara hukum publik maupun keperdataan terdapat sumber-sumber formal peraturan itu antara lain UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, KUHPerdata, KUHD, Konvensi, Konvensi Internasional, UU lain yang terkait, beberapa peraturan pemerintah, keputusan-keputusan menteri dan aturan-aturan pelaksana lainnya.

Oleh karena itu, para konsumen (pengirim atau penerima barang) berhak mengklaim pihak pengangkut melalui tuntutan ganti rugi seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD. Tuntutan ganti rugi (klaim) biasanya diselesaikan di pelabuhan pembongkaran antara pengikut dengan penerima barang. Hal-hal yang perlu dilakukan oleh pemilik barang dalam mengajukan tuntutan ganti rugi adalah sebagai berikut :

1. Pengirim atau penerima barang menyertakan Bill of Lading serta Resi Mualim dari party muatan dalam pengajuan tuntutan ganti rugi.
2. Setiap pengirim atau penerima barang berhak mendapat surat keterangan dari maskapai pelayaran atau pengangkut yang disebut "Notice of Claim". Biasanya maskapai pelayaran mengeluarkan surat-surat keterangan diantaranya : E.B (except bewijs) dan C.C.B (claim constatetering bewijs)
3. Berdasarkan bukti-bukti diatas, maka penerima barang berhak mengajukan surat tuntutan ganti rugi (klaim) pada pengangkut, yang berisikan antara lain : keterangan mengenai pengiriman barang-barang, penunjukan kepada TBT dan penjelasan ringkas mengenai kekurangan barang-barang yang dikonstantir jika pemeriksaan telah dilakukan maka diajukan kepada pengangkut, jumlah ganti rugi yang dituntut dan penjelasan mengenai dasar perhitungan jumlah ganti rugi tersebut yang tercantum dalam CCB.

Setelah pengirim mengajukan surat tuntutan ganti rugi kepada pengangkut, maka pengangkut memeriksa dan meneliti atas kekurangan/kerusakan barang. Selain itu, pengangkut juga perlu meneliti surat tuntutan tersebut apakah tuntutan tersebut telah kadaluwarsa atau belum dalam waktu 1 tahun sesudah penyerahan barang. Sesuai dalam pasal 487 dan pasal III ayat 6 The Hague Rules menetapkan bahwa penagihan hak "tuntutan hukum" atas penggantian kerugian harus dilakukan dalam 1 tahun sesudah penyerahan barang.

Apabila pengangkut telah terbukti bersalah dalam kerusakan/kerugian barang tersebut maka pengangkut melakukan penggantian jumlah uang ganti rugi yang ditentukan atas peraturan yang tercantum pada konosemen. Namun, apabila tidak adanya keterangan harga barang di tempat tujuan, maka pengangkut akan mengganti kerugian atas dasar harga f.o.b, harga C & F dan harga c.i.f.

Setelah melakukan pengajuan klaim kepada pengangkut, pengirim atau penerima barang dapat melakukan pelaksanaan penyelesaian penuntutan ganti ruginya atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut melalui 2 (dua) cara yang sesuai dengan isi dalam Pasal 45 ayat (2) UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yaitu :

a) Non Litigasi

Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan melalui proses mediasi, arbitrase atau konsiliasi yang bertujuan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi agar tidak terjadinya kembali kerugian yang diderita oleh konsumen seperti diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

b) Litigasi

Penyelesaian sengketa konsumen setiap melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan

peradilan umum.

SIMPULAN

Dari berbagai pembahasan yang telah dikemukakan, dapat disimpulkan bahwa didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi sesuai dengan pasal 472 KUHD, merupakan bentuk perlindungan hukum secara normatif untuk melindungi pengirim atau penerima barang dalam pengangkutan laut. Proses tuntutan ganti rugi dilakukan di pelabuhan pembongkaran dengan menyertakan Bill of Lading serta Notice of Claim yang diperoleh dari pihak pengangkut.

Didalam melakukan pengajuan klaim kepada pengangkut, pengirim atau penerima barang dapat melakukan pelaksanaan penyelesaian penuntutan ganti ruginya atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut melalui 2 (dua) cara yang sesuai dengan Pasal 45 ayat (2) UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yaitu :

- a) Non Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan melalui proses mediasi, arbitrase atau konsiliasi, seperti diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
- b) Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan yang berada di lingkungan pengadilan umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Utari, Siti. 1994. *Pengangkutan Laut Di Indonesia (Suatu Tinjauan Yuridis) Cetakan 1*. Jakarta : Balai Pustaka
- Subandi. 1996. *Penuntun Klaim Angkutan Laut*. Jakarta : Arcan Yuri
- Soekanto, Soerjono. 1984. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta : UI Press
- Roni Hanintijo, Soemitro. 1982. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta : Ghalia Indonesia
- Soerjono Soekanto dan Sri Mahmuji Rahayu. 2004. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Hadikusuma, Hilman. 1995. *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*. Bandung : Mandar Maju
- Hamdani. 2003. *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import*. Jakarta : Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia
- Purwosutjipto, H.M.N. 1981. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 3*. Jakarta : Djambatan
- Purba, Hasim. 2005. *Hukum Pengangkutan di Laut Perspektif Teori Dan Praktek*. Medan : Pustaka Bangsa Press
- Abdulkadir, Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung : Citra Aditya Bakti
- Purba, Hasim. 2011. *Modul Kuliah Hukum Pengangkutan Di Laut*. Medan : Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara
- Purba, Radiks. 1997. *Angkatan Muatan Laut 2*. Jakarta : Rineka Cipta
- Tjakranegara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. Jakarta : Rineka Cipta
- Hutabarat, Roselyne. 1989. *Transaksi Ekspor Import Edisi Kedua*. Jakarta : Erlangga
- Khairandy, Ridwan dkk. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I Cet. Pertama*. Yogyakarta : Gama Media
- Prof. R. Subekti, S.H. dan R. Tjitrosudibio. 2006. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan Cet. 30*. Jakarta : PT Padnya Paramita
- Eni Suharti. 2008. *Undang-Undang Pelayaran (UU RI No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran)*. Yogyakarta : Sinar Grafika