

MENELAAH WAKTU TERJADINYA RESIKO  
( KEHILANGAN / KERUSAKAN BARANG )  
DALAM PRAKTIK PROSES PENGANGKUTAN LAUT

**Adnandaka Nurvigya, Alfian Nanung Pradana dan Rizki Nur Annisa**

*Email : dackasubagyo@yahoo.com*

FH UNS Surakarta

**ABSTRACT**

In some of sale purchase contract that involving parties from different region separated by oceans, the sea transport will be an option for the business people. In the sea transport, the risks in exists in several laws, one of which is in article 40 Law Number 17 Year 2008 about the cruise. Phase in the process of transporting allows the difficulty in proving to determine where the risks occur. These things often happen in restuffing phase and destuffing phase in the loading port and be intentional negligence on the part of the seller of shipper.

**Keywords:** Destuffing and Restuffing, Risk, sea transport

**PENDAHULUAN**

Tahun 2015 merupakan awal terbukanya integrasi kawasan di Asia Tenggara ( ASEAN ) sehingga tentu saja menyedot banyak perhatian bagi kalangan, salah satunya adalah pengusaha. Karena dalam rancangan integrasi kawasan salah satu bidang yang ada yaitu ekonomi ( Masyarakat Ekonomi ASEAN ), tentu saja para pengusaha dari beberapa negara di kawasan Asia Tenggara akan berbondong-bondong memanfaatkan integrasi kawasan yang ada dengan melebarkan usahanya ke luar negeri atau dengan kata lain ekspor-impor. Seperti yang diketahui bersama kawasan Asia Tenggara merupakan

kawasan dimana beberapa negara terpisah dengan negara oleh lautan. Sehingga dalam proses pengembangan usaha para pengusaha di masing-masing negara memerlukan transportasi yang dapat menghubungkan negara-negara di kawasan Asia Tenggara tersebut.

Dari kebutuhan para pengusaha tersebut tentu pengangkutan memegang peranan penting, terutama dalam memperlancar arus barang maupun jasa dalam suatu alur perekonomian nasional bahkan global. Pengangkutan sebagai bagian dari sistem tataniaga, terutama berperan untuk memperlancar aliran suatu produk terutama dalam sistem perekonomian. Pengangkutan merupakan

kegiatan untuk memindahkan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana 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 angkutan ( Purwosutjipto:1991 ). Secara garis besarnya model pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut : pengangkutan darat (pengangkutan melalui jalan (raya) dan kereta api), pengangkutan laut, dan pengangkutan Udara. Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia dan negara-negara lain di kawasan Asean.

Di dalam pengangkutan laut pemilik barang selalu menghadapi resiko bahwa barang-barang yang diangkut itu kemungkinan sampai di tempat tujuannya nilai dan barangnya itu akan berkurang, baik karena hilang, karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan, karena musnah ataupun karena sebab-sebab yang lain. Adapun kemungkinan bahwa berkurangnya nilai dari barang-barang tersebut tidak seperti yang disadari oleh meringankan kerugian, bahkan kerugian dapat ditanggung orang lain asal untuk itu diperjanjikan sebelumnya. Perjanjian yang terjadi antara mereka yang memiliki barang karena khawatir akan mengalami kerugian sebagai akibat pelaksanaan pengangkutan karena ancaman bahaya di laut dengan mereka yang mau menanggung kerugian itu

di sebut perjanjian pertanggungan laut (Wiwoho : 1993 ).

Melihat lebih lanjut pada praktik pengangkutan laut di lapangan sering kali jumlah barang yang dideklarasikan shipper atau penjual tidak sama dengan jumlah barang yang di terima oleh consignee atau pembeli. Misalkan penjual ( shipper ) mendeklarasikan akan mengirim barang sejumlah 500 bale tetapi pembeli (consignee) hanya menerima sejumlah 475 bale. Berkurangnya jumlah barang tersebut dapat terjadi dalam tahap-tahap yang dilalui pada proses pengiriman barang melalui laut tergantung pada kasus tersebut terjadi.

Mengenai pertanggungan laut ini sendiri telah ada banyak peraturan yang digunakan baik dari konvensi Internasional maupun peraturan perundang-undangan Nasional. Beberapa peraturan yang ada yaitu KUHPerdata, 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 bahkan sampai dengan SK Menteri Keuangan No. Kep. 457/MK/IV/5/1975 tanggal 2 Mei 1975 tentang Perizinan Usaha Perantara Asuransi Kerugian jo. SK Menteri Keuangan No. Kep. 595/MK/IV/8/1969, tentang Pendaftaran semua Usaha Perantara dalam Bidang Perasuransian jo SK Menteri Keuangan No. Kep. 932/MK/IV/ 12/ 1971 tanggal 2 Desember 1971 tentang Penerimaan Usaha *Adjuster* dalam Bidang Asuransi Kerugian.

Dari uraian latar belakang diatas maka penulis ingin mengetahui mengenai bentuk resiko ( berkaitan dengan pengangkutan barang ) yang ada dalam pengangkutan laut seperti yang ada dalam peraturan perundang-undangan dan pada tahap mana resiko tersebut dapat diidentifikasi telah terjadi sehingga diharapkan dengan adanya penulisan ini dapat bermanfaat bagi pelaku usaha yang akan menjalankan usahanya terutama dalam bidang ekspor dan impor.

## PEMBAHASAN

### 1. Resiko dalam pengangkutan laut

Dalam proses pengangkutan tentu semua memiliki resiko baik dalam pengangkutan darat, udara maupun laut. Tentu saja hal-hal tersebut sudah diperkirakan semuanya oleh pelaku pengangkutan dan pemerintah, kemudian dari perkiraan-perkiraan yang ada kemudian pemerintah akan melindungi dan mengatur secara menyeluruh mengenai kemungkinan terjadinya resiko yang telah diperkirakan dan semuanya akan diwujudkan dalam pembentuk suatu aturan oleh pemerintah. Pemerintah dalam melakukan pembentukan peraturan perundang-undangan tentu harus melihat dan mengacu kepada konvensi Internasional yang mengatur pula mengenai hal-hal dalam pengangkutan laut sehingga nantinya dapat diadakan harmonisasi antara hukum Internasional dan hukum Nasional.

Jika melihat pada pasal 40 Undang-Undang 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 perundang-undangan.

Dan melihat pada ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (Liability of the Carrier) dalam pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut. Maka dapat diambil kesimpulan bahwa undang-undang telah menetapkan beberapa kemungkinan yang dapat terjadi kepada barang yang ada pada proses pengangkutan laut yang hubungannya dengan kegiatan ekspor-impor barang dari satu wilayah ke

wilayah lain baik dalam konteks nasional maupun internasional. Hal-hal tersebut yaitu musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut dan/atau kerugian pihak ketiga. Beberapa resiko tersebut jelas dijelaskan oleh undang-undang merupakan kemungkinan yang dapat terjadi dalam proses pengangkutan laut dikarenakan semua akibat dari resiko terhadap barang dalam pengangkutan laut tersebut akan menimbulkan kerugian bagi pihak-pihak terkait.

## 2. Kapan resiko-resiko tersebut sering terjadi dalam praktik

Era Containerisasi di dalam pengangkutan laut telah banyak manfaat yang diberikan termasuk di dalamnya adalah meminimalisir kerusakan dan atau kerugian terhadap cargo yang diangkut di dalamnya. Akan tetapi seringkali terjadi kerugian (*loss*) yang berupa kehilangan barang (*shortage claim*). Sering kali *consignee* sebagai *buyer* tidak menerima barang dalam jumlah yang disepakati di dalam *sales and purchase contract* atau seperti yang dideklarasikan oleh *seller* sebagai *shipper* kepada pengangkut di dalam *packing list*. Hal tersebut jelas menggambarkan bahwa dalam pengangkutan laut terdapat resiko seperti apa yang diatur dalam pasal 40 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yaitu mengenai hilangnya barang dan kerugian dari pihak yang menggunakan jasa pengangkutan laut. Dasar hukum yang digunakan dalam

kasus kerugian yang berupa kehilangan barang adalah perjanjian pengangkutan *Bill of Lading*, Haque Rules 1924/1968, *Sales and purchase contract* jika kerugian yang berupa kekurangan barang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari penjual (*seller*).

Sebelum mengetahui dimana dapat ditemui terjadinya kemungkinan resiko pada pengangkutan laut maka penulis akan menjelaskan dahulu mengenai proses pengangkutan laut dari penjual ke penjual. Proses pengangkutan adalah sebagai berikut:

Pertama, eksportir akan memuat (*stuffing*) cargonya ke dalam container digudangnya/ gudang CFS (*Container Freight Station*) pihak yang terlibat disini adalah eksportir atau *Warehousing*.

Kedua, cargo dibawa dengan truk ke *container yard* pelabuhan muat (*port of loading*) pihak yang terlibat adalah Perusahaan *Trucking* dan Pihak Pelabuhan muat. (Prima, 2013)

Ketiga, cargo dimuat ke atas kapal dan dibongkar di *container yard* pelabuhan bongkar (*port of discharge*) yang terlibat adalah perusahaan pelayaran (*Shipping Line*) dan pihak pelabuhan bongkar.

Keempat, Cargo dibawa ke Gudang dengan truk ke gudang importir/ gudang CFS pihak yang terlibat adalah Perusahaan *Trucking* dan importir/ *warehousing*. Untuk melaksanakan pengangkutan tersebut maka pihak

eksportir/importir biasanya akan mensubkontrakan ke satu pihak yaitu *freight forwarder* dan *freight forwarder* akan mensubkontrakan ke pihak-pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan seperti disebut dalam tahap pertama sampai dengan tahap keempat. Melihat dari proses diatas maka potensi terjadinya kehilangan cargo ada pada setiap tahap dalam proses pengangkutan laut. ( Abdul Kadir : 2008 )

Untuk mengetahui tahap yang sering menimbulkan resiko seperti yang telah dijelaskan di atas maka sebagai contoh adalah sebagai berikut Eksportir pada saat *stuffing* ia mendeklarasikan jumlah yang dimuat adalah 15 (lima belas) bale dengan per bale 400 (empat ratus) pcs kemudian setelah dimuat di dalam container maka container kemudian di-*seal* dan diangkut dengan *trucking* ke *container yard* pelabuhan muat seterusnya sampai kontainer tersebut dibongkar di gudang *consignee* atau jika *shipment* dari *shipper* adalah LCL ((muatan *Less than container load*) dimana konsolidasi di CFS (*Container Freight Station*) maka ada kemungkinan proses *transshipment* dimana kargo akan *destuffing* dan di-*restuffing* lagi ke container baru sesuai dengan tujuan/*destination* dari cargo tersebut sehingga potensi terjadinya kehilangan cargo ada pada proses *destuffing* dan *restuffing* tersebut. Apabila ketika dilakukan *destuffing* di gudang *consignee* atau CFS pelabuhan bongkar jumlah barang berkurang tidak seperti

yang dideklarasikan misal hilang 3 *bale* maka disinilah terjadinya kemungkinan kehilangan barang seperti apa yang ada pada penjelasan mengenai beberapa resiko dalam pengangkutan laut. (Prima, 2013)

Tapi dari contoh kasus di atas belum terlihat jelas waktu tahap pasti dari kejadian adanya kehilangan barang dalam hal ini harus dibuktikan dengan cara menyelidiki dalam kondisi seperti apakah *seal* container tersebut beralih dari satu pihak ke pihak lainnya. Apabila kondisi *seal* dalam penguasaan pihak *trucking* dalam keadaan sudah rusak kemudian diadakan *survey* ternyata jumlah barang berkurang maka tanggung jawab ada pada pihak *trucking* tersebut. Sehingga pada saat proses peralihan cargo adalah saat yang sangat penting untuk memeriksa kondisi *seal*, apabila kondisi seal rusak atau diganti dengan *seal* baru atau ada sesuatu yang tidak wajar segera dilakukan pemeriksaan dan atau *survey* sebelum beralih ke pihak berikutnya. Rusaknya *seal* bisa disebabkan karena *rough handling* terhadap container dan biasanya cargo masih dalam jumlah yang utuh. Apabila rusaknya seal adalah karena tindak pencurian (*pilferage*) maka jumlah cargo akan berkurang.

Terhadap kasus di atas bagaimanakah jika kondisi *seal* masih dalam keadaan utuh dari gudang *shipper* sampai gudang *consignee* akan tetapi ketika cargo dibongkar di gudang *consignee* atau CFS ternyata jumlah kargo berkurang. Terhadap hal tersebut adalah sulit untuk menentukan tahap

dalam pengangkutan laut mana sebagai tahap terjadinya kehilangan/kerusakan barang *shipping*, akan tetapi terhadap hal tersebut ada kemungkinan bahwa jumlah barang yang tidak sesuai antara yang dideklarasikan *shipper* dengan yang diterima oleh *consignee* adalah karena kesengajaan dan atau kelalaian dari *shipper* di dalam menghitung jumlah barang yang ia muat ke dalam container. Dalam contoh kasus di atas *shipper* sengaja dan atau lalai tidak memuat atau men-*stuffing* 3 *bale* sehingga *consignee* hanya menerima 12 *bale*. Apabila *shipment* dari *shipper* adalah LCL dan terjadi proses *transshipment* dimana barang di-*destuffing* kemudian di-*restuffing* ke kontainer baru bersama cargo-cargo *shipper* lainnya untuk dikapalkan sesuai tujuannya (destinasinya) maka ada kemungkinan cargo hilang pada saat proses *destuffing* dan *restuffing* tersebut dengan kemungkinan karena kesengajaan dan atau kelalaian pihak *consolidator* di *transhipent port* atau karena faktor di luar itu misal tindak pencurian (*pilferage*).

Pada umumnya pihak pelayaran menerapkan ketentuan *Shipper load, count and seal* yang menentukan bahwa pihak *shipper* lah yang memuat, menghitung dan memasang *seal* terhadap muatannya sehingga *carrier* tidak bertanggung jawab apabila jumlah yang dikirim berkurang karena yang melakukan pemuatan, penghitungan dan pemasangan *seal* adalah pihak *shipper* sendiri dan Pihak pelayaran tidak mengetahui hal tersebut.

Di dalam *clause shipper, load, count and seal* maka Pelayaran membebaskan diri dari tanggung jawab tersebut termasuk di dalamnya karena pihak pelayaran tidak mengetahui tentang tanda-tanda dan jumlah, jenis pengepakan, kualitas, kuantitas, ukuran, berat, sifat dan seterusnya dari cargo tersebut. Pihak pelayaran sebagai pengangkut hanya mengetahui dan mengakui telah menerima sejumlah barang dari pengirim, dalam keadaan baik dilihat dari luar (*in apperant good order and condition*) sesuai jumlah partai kemasan barang yang dimuat ke atas kapal atau sejumlah container yang ia terima seperti yang disebutkan di dalam *bill of lading*, dimana pengangkut secara nyata tidak mengetahui isi yang sebenarnya dari barang dalam kemasan (*Prima Facie Evidence*). Sehingga terhadap tuntutan ganti rugi hilangnya atau berkurangnya barang pihak pelayaran tidak bertanggung jawab kecuali dapat dibuktikan bahwa barang hilang atau berkurang jumlahnya karena kesengajaan dan atau kelalaian pihak pelayaran ketika barang tersebut dalam penguasaannya (*Carrier's care and custody*).

## KESIMPULAN

Setelah melihat dari beberapa peraturan yang ada mengenai pengangkutan laut baik dari hukum Internasional maupun hukum Internasional telah ditemukan beberapa kemungkinan buruk yang terjadi terhadap barang ( cargo ) yang diangkut dalam pengangkutan laut atau selanjutnya dapat disebut resiko pengangkutan laut.

Hal-hal ini sudah diprediksikan sejak dulu karena memang pengangkutan laut adalah jenis pengangkutan barang tertua dan paling banyak digunakan, resiko dalam pengangkutan laut telah diperkirakan oleh para pemakai jasa dan juga para ahli hukum yang membidangi masalah pengangkutan. Resiko-resiko yang didapat penulis dalam pengangkutan laut terutama pada bagian pengiriman barang setelah meneliti dan menelaah beberapa peraturan yang ada adalah seperti apa yang tertulis dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 khususnya pada pasal 40 yaitu mencakup musnahnya barang, hilangnya barang, kerusakan barang dan keterlambatan datangnya barang dari *shipper* kepada *consignee*.

Kemudian untuk lebih memberikan manfaat kepada para pengusaha dalam menghadapi pertumbuhan dan perkembangan ekonomi khususnya dalam suasana integrasi kawasan di Asia Tenggara pada tahun 2015 ini penulis juga telah memberikan gambaran yang didapat dari praktik pengangkutan laut pada umumnya , yaitu mengenai kapan resiko yang ada pada pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran sering terjadi. Hasil yang penulis dapatkan dari beberapa sumber yang ada menjelaskan bahwa sebenarnya resiko dalam pengangkutan laut dapat dicegah dan diminimalisir terjadinya dalam setiap tahap. Karena resiko menurut data yang ada dapat terjadi pada setiap tahap mulai barang dalam proses stuffing oleh *shipper* hingga diterima oleh *consignee*. Beberapa tahap yang kemudian perlu diperhatikan dan diwaspadai oleh pelaku usaha dalam menggunakan jasa

pengangkutan laut yaitu adalah pada saat awal stuffing dimana diserahkan barang ( cargo ) dari pihak *trucking* kepada pihak pelabuhan muat. Karena apabila *seal* yang digunakan sebagai pengaman dalam proses pengangkutan dalam keadaan utuh mulai dari pelabuhan pengangkutan hingga ke tangan *consignee* di pelabuhan bongkar maka jelas disana resiko kehilangan barang dan lain-lain adalah diakibatkan oleh *shipper* atau penjual. Kemudian selanjutnya pada proses destuffing dan re-stuffing pada CFS dengan adanya konsolidasi LCL ( Less than Container Load ). Pada tahap ini merupakan tahap yang sering terjadinya resiko baik kehilangan, kerusakan dan musnahnya barang. Hal ini dikarenakan adanya proses transshipment dengan adanya destuffing dan restuffing ke container baru. Jadi ada dua tahap penting yang perlu diketahui oleh pelaku usaha dalam proses pengangkutan barang sehingga nantinya dapat mengetahui dimana resiko pengangkutan yang tidak diinginkan tersebut terjadi.

## SARAN

Melihat hasil analisis data dari penulis diatas tentunya akan memberikan peringatan besar kepada para pelaku usaha yang akan menggunakan jasa pengangkutan laut untuk dapat memasarkan barangnya ke wilayah lain dalam satu negara bahkan ke wilayah lain di negara lain, dikarenakan adanya resiko yang cukup dapat memberikan dampak buruk bagi pengusaha apabila resiko tersebut benar-benar terjadi. Hal yang paling dianjurkan kepada pengusaha oleh penulis adalah dalam melakukan kontrak jual beli melalui

pengangkutan air haruslah benar-benar membuat kontrak dengan baik dan seksama , karena melihat data yang ada salah satu pihak dalam kontrak khususnya penjual atau shipper adalah pihak yang paling banyak memiliki peluang untuk melakukan kecurangan yang nantinya dapat merugikan pembeli atau consignee atau penerima barang. Dalam semua tahap pengangkutan laut yang telah dideskripsikan oleh penulis diatas menunjukkan apabila pihak pelayaran yang melakukan kesalahan sehingga resiko yang tidak diinginkan terjadi maka ada payung hukum yang dapat digunakan sedangkan apabila pihak shipper yang melakukan kecurangan dalam penjualan maka akan sangat sulit dalam pembuktiannya nanti. Sehingga wajib bagi pelaku usaha khususnya pembeli/consignee untuk membuat kontrak bentuk apapun yang menggunakan jasa pengangkutan laut dengan seksama dan baik serta mampu menampung prosedur penanganan apabila terjadi resiko-resiko yang tidak diinginkan seperti apa yang telah diperkirakan .

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

M. Husseyn Umar,SH, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Buku 2, Pustaka Sinar Harapan Jakarta, 2001

Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Djambatan, 1984.

Wiwoho Soedjono, "*Hukum*

*Pertanggung Laut*", PT.Rineka Cipta, Jakarta, 1993.

### Internet

Prima, "*Klaim kehilangan barang, Siapa Yang Bertanggung jawab*", Dikutip dari <http://hukumpengangkutan.blogspot.com/>, Diakses tanggal 2 Desember 2014.

### Jurnal

Donald Supit, 2013, "*Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan kargo udara domestik*" JURNAL HUKUM USRAT, Vol.I/No.3/ Juli-September /2013.

Siti Aminah, 2007 "*Pelaksanaan tanggung jawab para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang*", Tesis: Kenotariatan, Universitas Negeri Diponegoro, Semarang.

Suwardi, 2011, "*Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang* ", Universitas Narotama Surabaya, Volume XX No. 20 April 2011, [journal.narotama.ac.id/files/2%20SUWARDI.pdf](http://journal.narotama.ac.id/files/2%20SUWARDI.pdf), diakses 27 Desember 2014

### Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang  
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata  
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008  
Tentang Pelayaran