

SKRIPSI

**TINJAUAN YURIDIS PENGANGKUTAN BARANG MELAU LAUT DALAM
BILL OF LADING**



Oleh:

Bella Restuning Pertiwi

1500024125

**Skripsi ini Disusun Untuk Melengkapi Persyaratan
dalam Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS AHMAD DAHLAN

2019

THESIS
OVERVIEW OF JURIDICAL CARRIAGE OF GOODS BY OVERSEAS IN BILL
OF LADING



Written by:

Bella Restuning Pertiwi

1500024125

**This thesis submitted as a fulfillment of the requirements
to attain the Bachelor Degree of legal studies**

FACULTY OF LAW

UNIVERSITAS AHMAD DAHLAN

2019

TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT BARANG MELALUI LAUT DALAM *BILL OF LADING*

ABSTRAK

Bella Restuning Pertiwi

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui problematika tanggung jawab pengangkut barang melalui laut. Fokus utama penelitian ini adalah pada tanggung jawab dan batasan – batasan pengangkut barang melalui laut dalam *Bill of Lading*.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma – norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat. Selain itu metode yang digunakan dalam penelitian adalah menggunakan metode penelitian yuridis-normatif, yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji antara kaidah hukum atau norma – norma pada hukum positif dengan kasus – kasus konkrit yang terjadi dalam hal ini pada pengangkutan barang melalui laut dalam *Bill of Lading*. Meskipun dalam menggunakan metode yuridis-normatif, namun tidak menutup adanya wawancara ataupun diskusi untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut bisa dilihat pada pasal 468, 472 dan 477 KUHD, juga diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 38 dan Pasal 40. Pengangkut juga memungkinkan menuntut haknya apabila dirugikan, hal ini diatur dalam Pasal 478 dan 479 KUHD. Batasan tanggung jawab pengangkut sendiri diatur dalam beberapa peraturan yaitu pada Pasal 470 KUHD. Pada *The Hague Rules 1924* terkait batasan tanggung jawab pengangkut barang melalui laut dalam *bill of lading* diatur dalam Pasal 4 dan 5, tetapi Indonesia sendiri belum meratifikasi aturan *The Hague of Rules*.

Kata kunci: Pengangkut Barang, *Bill of Lading*, Tanggung Jawab, Batasan.

OVERVIEW OF RESPONSIBILITIES OF JURIDICAL CARRIER OF GOODS BY OVERSEAS IN BILL OF LADING

ABSTRACT

Bella Restuning Pertiwi

This study aims to determine the problematics of the responsibility of carrier of goods by sea. The main focus of this research is on the responsibilities and limitations of the carrier of goods by overseas in Bill of Lading.

This study used qualitative research methods. Qualitative research methods are research methods that refer to the legal norms contained in the laws and regulations and court decisions as well as the norms that live and develop in society. In addition, this study also uses juridical-normative research methods, namely research that is focused on examining the legal norms or norms in legislation and concrete cases that occur, in this case is the responsibilities of the carrier of goods by sea in the Bill of Lading. Although this study uses a juridical-normative method, this study also uses interview or discussion techniques to obtain the data needed in this study.

The conclusion of this study is the responsibility of the carrier in carrying goods by sea can be seen in article 468, 472 and 477 Commercial Law Act, also regulated in Article 38 and Article 40 of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping. It is also possible for a carrier to claim its rights if harmed, this is regulated in Articles 478 and 479 Commercial Law Act. Limitation of the transporter's own responsibility is regulated in several regulations, namely Article 470 Commercial Law Act. Article 4 and 5 of The Hague Rules 1924 regulates the limitation of the responsibility of carrying goods by sea in the bill of lading, but Indonesia itself has not ratified the rules of The Hague Rules 1924.

Keywords: Carrier of Goods, Bill of Lading, Responsibilities, Limitation.

A. PENDAHULUAN

Indonesia adalah sebagai Negara Maritim. Sebanyak 33 provinsi di Indonesia tersebar di seluruh wilayah Indonesia yang terdiri dari wilayah perairan. Setiap manusia yang tinggal di pulau tersebut tentu berusaha memenuhi kebutuhan hidupnya, sandang, pangan dan pakan. Namun permasalahannya adalah setiap wilayah di Indonesia terpisahkan oleh lautan dan samudera. Mempertimbangkan permasalahan di atas, tentu diperlukan alat pengangkut barang kebutuhan yang dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia, yaitu kapal barang.

Pada penelitian ini, penulis memfokuskan pada problematika sistem pengangkutan barang melalui laut dalam *Bill of Lading*. Bertolak dari problematika di atas, menunjukkan bahwa pentingnya jasa transportasi pengangkutan barang melalui laut sebagai penunjang pemenuhan kebutuhan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia. Pada fakta hukum yang ada menunjukkan bahwa cenderung masih menimbulkan sengketa dibidang peangkutan ini, seperti contoh kasus pada putusan No. 2316 K/Pdt/2015 yang telah berkekuatan hukum tetap yaitu sampai pada tahap kasasi dan pada intinya bersengketa terkait barang impor yang rusak pada saat perjalanan barang dikirim ke tempat tujuan. Kemudian majelis Hakim Agung pada amar putusannya memutuskan bahwa pihak Tergugat yaitu PT. Bumi Hanjaya Logistics tepatnya sebagai perusahaan atau agen pengurus kapal dan jasa di Pelabuhan.

Sesuai dengan *Bill of Lading* maka PT. Bumi Hanjaya Logistics tidak bersalah atau tidak bertanggung jawab terkait adanya kerusakan barang melainkan yang seharusnya bertanggung jawab adalah pihak pengirim barang atau ekspediter bersama

pihak – pihak pengangkut (carrier) yang mengoperasikan kapal kontainer. Hal itu dikarenakan PT. Bumi Hanjaya Logistics hanya sebagai perantara sebagai agen jasa logistik di pelabuhan. Bertolak dari uraian fakta hukum di atas terbukti, bahwa dibalik upaya pemenuhan kebutuhan hidup manusia yaitu kebutuhan hidup masyarakat seluruh wilayah Indonesia cenderung belum dapat dilindungi oleh peraturan perundang – undangan khususnya di bidang Pelayaran ke dalam dan ataupun keluar wilayah Indonesia.

Sesuai dengan Pasal 1 angka 10 UU No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi bahwa, angkutan adalah angkutan barang dari suatu tempat diterimanya barang tersebut ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tertentu. Dalam kegiatan bisnis, pengangkutan laut memegang peranan yang penting karena selain sebagai alat fisik yang membawa barang – barang dari produsen ke konsumen, juga sebagai alat penentu harga dari barang – barang tersebut.

Jika dilihat dari beberapa segi, pengangkutan itu banyak mempunyai manfaat berikut (Krisnoe, 2014):

a. Kepentingan pengiriman barang

Pengirim memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.

b. Kepentingan pengangkut barang

Pengangkut memperoleh keuntungan material sejumlah uang atau keuntungan immaterial, berupa peningkatan kepercayaan masyarakat atau jasa angkutan yang diusahakan oleh pengangkut.

c. Kepentingan penerima barang

Penerima barang memperoleh manfaat untuk konsumen pribadi maupun keuntungan komersial.

d. Kepentingan masyarakat luas

Masyarakat memperoleh manfaat kebutuhan yang merata dan demi kelangsungan pembangunan terlebih mendorong pertumbuhan bisnis antarpulau dan/atau antarnegara.

Selain pengangkutan memiliki fungsi tersebut di atas, dalam pengangkutan laut terdapat beberapa unsur perjanjian yang menjadi dasar batasan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut :

- a. Perjanjian timbal balik yaitu suatu perjanjian dimana para pihak mempunyai hak dan kewajiban sama.
- b. Para pihak adalah pengangkut, penumpang, pengirim, walaupun dimungkinkan adanya pihak ketiga yang berkepentingan.
- c. Objek pengangkutan adalah barang dan atau orang.
- d. Kewajiban pengangkutan menyelenggarakan pengangkutan dengan selamat.
- e. Kewajiban pengirim dan/atau penumpang membayar biaya pengangkutan

Berdasarkan uraian di atas, pengangkutan juga terikat dengan ketentuan keperdataan tentang syarat sah sebuah perjanjian. Pada Pasal 1320 KUHPerdara disebutkan syarat sahnya perjanjian yaitu:

1. Adanya kesepakatan para pihak;
2. Kecakapan bertindak;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Seperti telah di jelaskan di atas, bahwa syarat sah suatu perjanjian adalah adanya para pihak. Maka jelas di dalam perjanjian pengangkutan laut pun terdapat pihak-pihak yang saling terkait, yaitu :

1. Pengangkut

Menurut Purwosutjpto (dalam Krisnoe, 2014) menyatakan “pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat”. Sedangkan menurut Sri Rejeki Hartono (dalam Krisnoe, 2014) “pengangkut adalah mereka yang mempunyai wewenang mengadakan perjanjian pengangkutan dan memikul beban resiko tentang keselamatan barang-barang yang diangkut”.

2. Pengirim

Pengirim adalah pihak yang membuat perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan selamat, sesuai dengan perjanjian, dan sebagai kontra prestasinya pengirim membayar biaya pengangkutan.

3. Penerima

Penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan terhadap diterimanya barang kiriman. Penerima disini mungkin si pengirim yang telah mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, mungkin juga pihak ketiga yang tidak ikut di dalam perjanjian. Kedudukan penerima:

- a. Bisa sekaligus pengirim, yaitu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut atau
- b. Orang lain yang ditunjuk oleh pengirim untuk menerima barang-barang yang dikirimnya.

Bertolak dari uraian pengertian dan definisi pengangkut di atas, dapat penulis ketengahkan beberapa pengertian kedudukan penerima barang. Beberapa pendapat tentang kedudukan penerima:

- a. Penerima sebagai pihak ketiga yang berkepentingan seperti yang dimaksud dalam Pasal 1317 KUHPdata yang berbunyi: “Lagi pula diperbolehkan untuk minta ditetapkan janji khusus, yang dibuat guna kepentingan pihak ketiga, apabila suatu

penetapan janji yang dibuat oleh seseorang untuk dirinya sendiri atau suatu pemberian yang dilakukan kepada orang lain mengandung suatu janji seperti itu.”

Pasal 1317 ayat (2) “Orang Yang membuat janji khusus itu tidak boleh mencabut janjinya, kalau pihak ketiga sudah menyatakan akan memanfaatkan janji khusus itu”.

b. Penerima sebagai *cessionaris* diam-diam.

c. Penerima sebagai pemegang kuasa atau penyelenggara urusan si pengirim.

Pengangkutan barang melalui laut diatur dalam Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD) yaitu pada pasal 466 – 468 KUHD dan juga diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 dan Pasal 38 – 41. Sedangkan dalam Pengangkutan Barang ada beberapa aspek yang harus diperhatikan yaitu:

1. Perjanjian Pengangkutan Barang

Perjanjian pengangkutan barang dirumuskan di dalam bagian II buku 1 KUHD tentang Ekspediter yang menentukan bahwa perjanjian pengangkutan bersifat konsensual, bisa hanya berbentuk kehendak secara lisan saja atau bisa secara tertulis. Namun apabila surat muatan tidak ada perjanjian tidak batal dan tidak ada sanksi sehingga surat muatan disini hanya sebagai tanda bukti telah ada perjanjian pengangkutan. Surat muatan hanya ditandatangani oleh pengirim/ ekspediter.

a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang langsung mengadakan perjanjian pengangkutan. Jadi dialah yang bertanggungjawab secara langsung terhadap pengirim.

b. Kewajiban Pengangkut

- 1) Menyelenggarakan pengangkutan dengan sebaik-baiknya dari tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan;

- 2) Mengusahakan agar barang-barang yang diangkut tetap dalam keadaan lengkap tidak rusak untuk diserahkan pada pihak yang dituju.

c. Hak Pengangkut

- 1) Menerima pembayaran dari biaya pengangkutan yang sudah diselenggarakan;
- 2) Apabila terjadi sengketa tentang biaya pengangkutan maka dapat diajukan ke Pengadilan Negeri setempat.

d. Tanggung Jawab Pengangkut

- 1) Menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan selamat.
- 2) Berdasarkan Pasal 91 KUHD pengangkut harus mengganti kerugian yang diderita oleh para pihak yang dirugikan. Namun pengangkut dapat mengelak dari sanksi tersebut dengan membuktikan bahwa ketidaksempurnaan prestasi tersebut disebabkan oleh:
 - a. Cacat yang melekat pada barang itu sendiri.
 - b. Kesalahan dan atau kelalaian sendiri pada pengirim/ ekspediter.
 - c. Keadaan memaksa (*overmacht*)
- 3) Luas batas tanggung jawab pengangkut
 - a. Kerugian yang nyata-nyata sudah diderita
 - b. Keuntungan yang diperkirakan akan diperoleh apabila prestasi pengangkut sempurna

Definisi pengangkutan di atas dapat penulis ketengahkan beberapa pengertian pengangkutan menurut para pakar hukum sebagai berikut:

Menurut Buku II KUHD menjelaskan bahwa pengangkutan merupakan perbuatan

hukum yang ada landasan atau dasarnya dan menimbulkan akibat hukum. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang disebabkan oleh pengangkut itu sendiri sebagai jasa pengangkut barang melalui laut dalam perpektif *Bill of Lading*?
2. Apa saja batasan – batasan tanggung jawab bagi pengangkut dalam menjalankan kewajibannya sebagai pihak pemberi jasa pengangkut barang melalui laut?
3. Bagaimana batasan – batasan tanggung jawab pengangkut barang melalui laut dalam perspektif *The Hague Rules 1924*?

C. Pembahasan

1. Eksisting Tanggung Jawab Pengangkut Barang Melalui Laut dalam *Bill of Lading*

Secara yuridis normatif pengaturan hak dan tanggung jawab pengangkut barang impor di atur dalam Pasal 468 KUHD yang dimana mengatur tentang kewajiban atau tanggung jawab pengangkut. Selanjutnya setelah diuraikan pengertian B/L di atas. Dapat ditelisik relevansi B/L dengan tinjauan yuridis tentang pengangkut yang diatur dalam Pasal 466 KUHD yang mendefinisikan penganku ialah ia yang menikatkan diri dengan perjanjian *carter* waktu, *carter* p erjalanan dan pengangkutan barang potongan.

Kewajiban atau tanggung jawab dari pengangkut itu ialah memenuhi kewajiban pengangkut sesuai dengan persetujuan yaitu menjaga keselamatan

barang, yang harus diangkutnya terhadap suatu hal yang akan menimpa barang angkutannya, dikirim dipercayakan dan diserahkan kepadanya berdasarkan ketentuan Pasal 468 KUHD. Ketika menjalankan kewajibannya pengangkut bertanggung jawab atas sesuatu hal yang menimpa barang muatan, apakah barang yang diangkut diperhitungkan menurut berat, volume maupun nilai. Oleh karena itu menurut ketentuan Pasal 469 KUHD yang berbunyi “*Untuk dicuri atau hilangnya barang bernilai/valueable goods dan barang yang mudah rusak atau mendapatkan kerusakan menjadi tanggung jawabnya, sebab itulah menerima jasa angkutan sebagai imbalan prestasinya*”.

Namun sebagai pengecualian, tanggung jawab pengangkut akan hapus bilamana si Pengirim barang tidak memberikan informasi secara benar dan jujur kepada pengangkut tentang barang yang akan diangkutnya. Dasar hukum pengecualian tersebut di atas, secara yuridis normatif di atur dalam Pasal 468, 469 KUHD jucto atau yang juga di atur di dalam Pasal 1244 dan 1245 KUH Perdata yang mengenai persetujuan pada umumnya.

Selaras dengan hal tersebut di atas, pada Undang – Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 38 dan 40 mengatur tentang kewajiban atau tanggung jawab pengangkut datau biasa disebut juga dengan Perusahaan angkutan.

Dari uraian di atas dapat peneliti tarik benang merah relevansi antara dokumen pengangkutan laut (*Bill of Lading*) dengan pengangkut (*shipper*) bahwa segala bentuk pengangkutan yang legal harus dibuktikan dengan dokumen muatan yang berupa perjanjian pengangkutan barang. Khusus pengangkutan laut dokumen tersebut di kenal dengan *Bill of Lading*.

Dapat dilihat bahwa peran dan fungsi dari B/L sangatlah penting untuk

kegiatan niaga di perairan. B/L inilah yang dapat menimbulkan hak dan kewajiban dari pihak – pihak dalam proses kegiatan niaga di perairan.

Selain ketentuan di atas, secara yuridis normatif Pasal 506 ayat (2) dan (3) dari Pasal 506 KUHD mengatakan bahwa *Bill of Lading* tidak perlu hanya menyebutkan nama tertentu kepada siapa barang harus diserahkan, melainkan juga dapat disebutkan “*Order*”, yang berarti pemegang *Bill of Lading* dapat mengalihkan hak untuk mengambil barang yang dalam dunia pelayaran dan perdagangan dikenal dengan nama *Order Bill of Lading*.

Kontrak yang terjalin berdasarkan asas kebebasan berkontrak menurut Pasal 1338 KUH Perdata juga wajib mengacu pada syarat sahnya perjanjian, khususnya syarat kecakapan dalam bentuk *Bill of Lading*. Sebagaimana yang disebutkan dalam ketentuan 504 KUHD. Pengirim dapat meminta agar pengangkut mengeluarkan *Bill of Lading* tentang barang yang diterimanya untuk di angkut.

Sejalan dengan pasal 1338 KUH Perdata dan Pasal 504 KUHD ditegaskan di dalam Pasal 505 KUHD menyatakan bahwa nahkoda berwenang mengeluarkan *Bill of Lading* barang – barang yang diterima untuk dimuat di kapal yang di pimpinnya, kecuali jika ada oranglain yang ditugaskan untuk mengeluarkannya. Bertolak, dari kedua ketentuan tersebut dapat diketahui bahwa kecakapan untuk menerbitkan *Bill of Lading* atas perimntaan pengirim adalah perusahaan pengangkutan (perusahaan pelayaran) dan nahkoda kapal.

Pasal 472 dan 477 KUHD memberikan kemungkinan kepada pengirim dan penerima barang untuk menuntut ganti rugi kepada pengangkut. Namun di satu sisi, bagi pihak pengangkut juga memiliki hak untuk menuntut ganti rugi kepada pengirim atau penerima barang apabila pengangkut menderita kerugian

yang karena kesalahan pengirim atau penerima barang. Hal ini diatur lebih lanjut dalam Pasal 478 dan 479 KUHD.

Jadi dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa manakala terjadi peristiwa hukum berupa pengangkutan barang di laut yang menimbulkan kerugian pada masing – masing pihak, maka, penegakan hukumnya merujuk kepada aturan yuridis normatif sebagaimana telah peneliti uraikan di atas. Baik itu kerugian yang dialami oleh pengirim, penerima maupun pengangkut itu sendiri.

2 Batasan – Batasan Tanggung Jawab Pengangkut Barang Melalui Laut dalam *Bill of Lading*

Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, di dalam hukum Indonesia pembatasan tanggung jawab pengangkut dapat dilihat pada Pasal 470 KUHD. Tujuannya adalah untuk melindungi pengangkut maupun pengirim barang, demikian pula keadaan pengirim jika disandingkan dengan pengangkut yang kedudukannya lebih lemah, maka dalam hal ini diatur dalam sebuah persetujuan pengangkutan yang dibuat dalam *Bill of Lading*.

Pengangkut jika dalam melakukan persetujuannya bertentangan dengan Pasal 470 KUHD. Pengangkut tidak dibenarkan meninggalkan pelabuhan khususnya untuk Indonesia diatur semenjak *fiat* muat dan *tally sheet* muat, bukti muatan M/R yang berbentuk dalam sebuah dokumen yang dapat diperjual belikan (*Bill of Lading*).

a. Ketentuan Pasal 470 a KUHD menetapkan:

Dengan adanya perjanjian, untuk pembatasan tanggung jawab pengangkut tidak semuanya dibebaskan dari beban, apakah ia benar – benar

telah cukup mengusahakan, memberikan, penyediaan alat angkut, peralatan, perawakan serta kesungguhan menyelenggarakan. Jika ternyata kerugian timbul, akibat cacat alat angkutan, penataannya menyimpang dari aturan sebenarnya dan perjanjian dalam *Bill of Lading*, maka persetujuan demikian tidak dibenarkan dan larangan ini bersifat memaksa (*dwingen recht*).

- b. Ketentuan Pasal 470 Ayat (1) KUHD menetapkan tentang melarang:
1. Pengangkut tidak bertanggung jawab sama sekali terhadap suatu kerugian pengirim.
 2. Pengangkutan dalam melakukan perjanjiannya terbatas hanya sesuatu kerugian yang diderita pengirim barang akibat dari:
 - a. Kurang terpelihara alat angkutan dan peralatannya.
 - b. Tidak sempurnanya alat pengangkutan yang dipakai dalam menjalankan angkutan.
 - c. Kurang penjagaan terhadap barang – barang yang diangkut, janji yang tidak memenuhi ketentuan ini pengangkut harus membayar ganti rugi.
- c. Ketentuan Pasal 470 Ayat 2 KUHD menetapkan:
1. Pengangkut diperkenankan ia menjanjikan tidak bertanggung jawab membayar dari jumlah tertentu secara maksimum suatu potong barang yang diangkut, terkecuali sifat dan harga barang diberitahukan lebih dahulu pada pengangkut.
 2. Pengangkut diperbolehkan menjanjikan bahwa ia tidak akan mengganti suatu kerugian bila sifat harga barang yang diberikan itu tidak benar.
 3. Jumlah penggantian kerugian tidak boleh ditetapkan kurang dari Rp. 50,- (lima puluh rupiah) tiap meter kubik isi bersih.

Atau intinya dari Pasal 470 a, ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa:

- a. Untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk setiap barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut sebelum atau waktu barang itu diterimanya.
- b. Apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya, maka pengangkut dibebaskan dari pemberian ganti kerugian.

Bila pengangkut itu adalah pengusaha kapal itu sendiri, maka sesuai dengan Pasa 474 KUHD tanggung jawab pengangkut sebagai demikian itu tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang – barang yang diangkut adalah terbatas sampai jumlah Rp. 50,- (lima puluh rupiah) per tiap meter kubik kapal ditambah sekedar mengenai kapal – kapal yang digerakkan dengan tenaga mesin dan untuk menentukan isi tersebut, harus dikurangi dari isi kotor untuk ruangan yang diperlukan oleh tenaga penggerak.

Bila kerugian itu disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan dari pihak pengangkut, maka berdasarkan Pasal 476 KUHD, pengangkut dapat dituntut penggantian kerugian terhadap seluruh kerugian. Karena baik dilihat dari pihak pengangkut maupun dari pihak pengirim barang dalam perjanjian pengangkutan itu dilandasi dengan prinsip “itikad baik” dengan asumsi bahwa pihak pengirim barang menghendaki agar barang – barangnya yang dikirim melalui laut itu dapat sampai ditujuan dengan lengkap, aman, dan sempurna.

Sedangkan di pihak pengangkut menghendaki agar tidak timbul hal – hal yang bertentangan dengan kewajibannya, maka kiranya masalah batas – batas jumlah ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut itu merupakan suatu masalah yang penting dalam pengangkutan di laut. Karena KUHD menetapkan secara jumlah yang pasti yaitu Rp. 600,- yang karena nilai rupiah adalah sangat

berlainan dengan nilai pada saat ini, maka terjadilah masalah yang rumit.

3. Batasan - Batasan Tanggung Jawab Pengangkut Barang Melalui Laut Perspektif *The Hague Rules 1924*

Pada Pasal 4 dan 5 *The Hague of Rules 1924* disebutkan bahwa, pengangkut tidak akan bertanggung jawab terhadap setiap kejadian mengenai kehilangan dan kerusakan barang, apabila keadaan atau sifat ataupun harga barang ternyata yang disebut dalam *Bill of Lading* adalah tidak benar. Juga apabila kerusakan atau kehilangan itu karena kesengajaan pengangkut, maka "*limitation of liability*" seperti tersebut terdahulu tidak berlaku bagi pengangkut.

The Hague Rules 1924 juga menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang disebabkan:

- a. Kebakaran, kecuali kebakaran ini karena kesalahan pengangkut atau pengangkut merahasiakan atas kejadian atas terjadinya kebakaran yang diketahuinya.
- b. Tindakan kelalaian nahkoda dan awak kapal, padu atau orang dalam kapal atau dinas pengangkutan dalam navigasi atau pengusaha kapal.
- c. Bahaya atau bencana dan malapetaka laut atau perrairan pelayaran lainnya.
- d. Kejadian lain yang berada diluar kekuasaan manusia untuk mengatasinya.
- e. Tidakan permusuhan dari rakyat setempat.
- f. Penahanan oleh raja, pemerintah atau orang –orang atau penyitaan karena tuntutan hukum.
- g. Pembatasan karantina.
- h. Tindakan kealpaan pengirim atau pemilik barang, agen atau wakilnya.
- i. Pemogokan buruh atau penutupan perusahaan, pemberhentinan atau perintangn pekerjaan oleh sebab apapun baik sebagian atau seluruhnya.

- j. Kerusakan atau pemberontakan.
- k. Menyelamatkan atau percobaan penyelamatan jiwa dan harta benda di lautan.
- l. Pembungkusan yang tidak mencukupi atau tidak memenuhi syarat sebagai seaworthy package.
- m. Merek yang tidak jelas atau tidak ada catnya yang dipergunakan untuk membuat merek peti, sehingga tidak dapat dibaca.
- n. Cacat yang tersembunyi, yang tidak dapat diketahui dengan pengamatan yang sewajarnya.
- o. Setiap sebab yang lain yang terjadi diluar kesalahan atau pengetahuan pengangkut, kecuali dapat membuktikan bahwa kesalahan pengangkut adalah ikut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

Akan tetapi kerusakan itu membuktikannya terletak pada pihak yang menggunakan pengecualian ini, atau bahwasannya kesalahan atau pengetahuan pengangkut atau kelalaian agen, orang – orang bawahannya dari pengangkut telah turut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu. Maka dengan itu menurut *The Hague of Rules 1924*, pengangkut berkewajiban agar barang – barang yang diangkut itu dimuat, dipadatkan, diangkut, dijaga, dipelihara, dan dibongkar dengan wajar.

Mengenai tuntutan perdata, lebih cenderung kepada bentuk besarnya ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang. Menurut *The Hague Rules 1924*, tanggung jawab tertinggi yang dapat dipikul oleh pengangkut adalah sebesar 100 poundsterling per kolli muatan, bila muatan tidak diberitahukan sifat, nilai atau harganya kepada pengangkut sebelum pengapalan.

Sedangkan sejauh ini Indonesia selalu bersikap pasif dalam menandatangani dan meratifikasi aturan *The Hague Rules 1924* di bidang pengangkutan barang

melalui laut. Padahal keseragaman hukum internasional di bidang pengangkutan barang melalui laut sangatlah penting bagi hukum maritim karena industri maritim bersifat internasional dan transaksi – transaksinya cenderung di luar yurisdiksi hukum nasional suatu negara.

Sebagai negara maritim, Indonesia berkepentingan akan adanya keseragaman hukum pengangkutan barang melalui laut. Terlebih lagi, rata – rata perdagangan dunia terutama dalam pengangkutan barang dilakukan dengan menggunakan moda transportasi laut. Sebagaimana negara – negara berkembang lainnya, Indonesia berkepentingan untuk melindungi kepentingan para pihak yang terlibat dalam pengiriman atau pengapalan barang melalui laut. Oleh karena itu, Indonesia seharusnya menandatangani dan meratifikasi konvensi yang melindungi kepentingan pihak – pihak tersebut.

Banyak manfaat yang dihasilkan dengan adanya harmonisasi dan ratifikasi hukum pengangkutan barang melalui laut bagi seluruh pihak yang bergerak di bidang industri maritim. Bagi Indonesia, dengan meratifikasi *The Hague Rules 1924* sebagai konvensi internasional dapat meningkatkan kesetaraan Indonesia dan negara berkembang lainnya dengan negara – negara maju dalam tatanan hukum internasional. Selain itu, perselisihan hukum akibat adanya perbedaan sistem hukum yang berlaku bagi para pihak dalam kontrak pengangkutan barang melalui laut dapat dihindari dengan meratifikasi aturan *The Hague Rules 1924*. Hal ini dapat mengurangi risiko – risiko hukum dan biaya transaksi serta litigasi. Dengan demikian, proses beracara dan hasilnya lebih dapat diprediksi dan kepastian hukum lebih dapat dijamin.

Manfaat lain dengan meratifikasi aturan *The Hague Rules 1924* yaitu pada tingkat internasional, mitra dagang Indonesia akan lebih mendapat kepastian

hukum dalam melaksanakan kontrak pengangkutan barang melalui laut dengan pihak dari negara lain.

D. Kesimpulan

Setelah pembahasan mengenai perumusan masalah yang telah penulis kemukakan di atas maka, Penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Eksisting tanggung jawab pengangkut barang di laut dalam *Bill of Lading*

Pasal 468, 472 dan 477 KUHD memberikan kemungkinan kepada pengirim dan penerima barang untuk menuntut ganti rugi kepada pengangkut. Pada UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 38 dan Pasal 40 juga mengatur terkait kewajiban atau tanggung jawab pengangkut dan atau juga Perusahaan Pengangkutan.

Selanjutnya, di satu sisi bagi pihak pengangkut juga memiliki hak untuk menuntut ganti rugi kepada pengirim atau penerima barang apabila pengangkut menderita kerugian yang karena kesalahan pengirim atau penerima barang. Hal ini diatur lebih lanjut dalam Pasal 478 dan 479 KUHD.

Jadi dengan demikian, manakala terjadi peristiwa hukum berupa pengangkutan barang di laut dalam hal ini mengacu pada *Bill of Lading* yang menimbulkan kerugian masing – masing pihak maka, penegakan hukumnya merujuk kepada aturan yuridis normatif yang telah peneliti uraikan di atas. Baik itu kerugian yang dialami oleh pengirim, penerima bahkan pengangkutpun.

2. Batasan Tanggung Jawab Pengangkut

Aturan mengenai batasan tanggung jawab pengangkut bertujuan untuk melindungi hak – hak pengangkut itu sendiri. Karena ada beberapa hal yang dimana apabila terjadi suatu peristiwa hukum itu disebabkan diluar kuasa dari pengangkut dan juga kesalahan dari pihak pengirim. Batasan tersebut diatur dalam Pasal 470

KUHD.

3. Batasan Tanggung Jawab Pengangkut Barang Melalui Laut dalam Perspektif *The Hague Rules 1924*

Pada *The Hague Rules 1924* telah diatur hal - hal mengenai batasan tanggung jawab pengangkut yaitu pada Pasal 4 dan 5. Indonesia sendiri belum meratifikasi *The Hague Rules 1924* yang menyebabkan jika terjadi permasalahan pada pihak yang berkepentingan dalam kegiatan perdagangan melalui laut tidak ada jaminan kepastian hukum karena proses beracara dan hasilnya tidak mudah dapat diprediksi dan mitra dagang Indonesia akan sulit mendapatkan kepastian hukum dalam melaksanakan kontrak pengangkutan barang melalui laut dengan pihak dari negara lain.

Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan dari pembahasan terhadap rumusan masalah, maka penulis dapat memberikan beberapa saran yaitu

1. Pihak pengangkut harus memperhatikan *bill of lading* yang diterbitkan berupa *clean bill of lading* atau *unclean bill of lading*. *Clean bill of lading* menandakan barang yang ada memang dari asalnya (pengirim) sudah bagus. Sedangkan *unclean bill of lading* menandakan sebaliknya, yaitu barang yang ada dari pengangkut ada beberapa kerusakan. Sebaiknya pihak pengangkut tidak menerima *bill of lading* semacam *unclean bill of lading* karena di khawatirkan akan menimbulkan resiko kerugian yang lebih pada pengangkut.
2. Indonesia dalam hal ini pemerintah perlu melakukan ratifikasi *The Hague Rules 1924* ke hukum positif Indonesia dalam upaya mewujudkan harmonisasi hukum pengangkutan barang melalui laut. Maka, dengan meratifikasi *The Hague Rules 1924* sebagai konvensi internasional dapat meningkatkan kesetaraan Indonesia dan negara

berkembang lainnya dengan negara – negara maju dalam tatanan hukum internasional, dapat mengurangi risiko – risiko hukum dan biaya transaksi serta litigasi. Dengan demikian, proses beracara dan hasilnya lebih dapat diprediksi dan kepastian hukum lebih dapat dijamin dan mitra dagang Indonesia akan lebih mendapat kepastian hukum dalam melaksanakan kontrak pengangkutan barang melalui laut dengan pihak dari negara lain. Selain itu, mitra dagang Indonesia akan lebih dapat memprediksi hukum pengangkutan barang melalui laut yang berlaku di Indonesia dan lebih mendapat kepastian hukum.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Badruzaman, Mariam Darus. (2001). *Kompilasi Hukum Perikatan*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Harahap, M. Yahya. (1986). *Segi – segi Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni.
- Krisnoe, Kartika W. (2014). *Hand Out Hukum Pengangkutan*.
- Purwosutjipto, H.M.N. (1991). *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan.
- Rahardjo, Budi. (2009). *Dasar – dasar Analisis Fundamental Saham: Laporan Keuangan Perusahaan: Membaca, Memahami, dan Menganalisis*. Yogyakarta: Gadjah Mada Univerisity Presss.
- Tjakranegara, Soegijatna. (1995). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.

B. JURNAL

- Edi As'Adi. (2002). Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerugian Akibat Pelayaran Deviasi Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang. Vol. 5. No.1, *Jurnal Hukum -Fakultas Hukum Universitas Diponegoro*, 5(1).
- Nafis Hayyin Ahmad dan Egi Arvian Firmansyah. (2018). Suatu Tinjauan Atas Prosedur Penerimaan Barang Impor Dari Pelabuhan Muat Dengan Status Peti Kemas Full Container Load (FCL). *Jurnal Manajemen Bisnis dan Inovasi*, 5(1).
- Akhawan Caesar Sanjaya, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono. (2017). Pelaksanaan Pengurusan Dokumen Tentang Impor Barang Terkait Dengan *Dwellingtime* di Pelabuhan Panjang Bandar Lampung. *Jurnal Hukum Dipenogoro*, 6(2).

C. UNDANG – UNDANG

Kitab Undang – Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

The Hague Rules 1924

D. TESIS

Sugiantoro. (2017). *Tanggungjawab Perusahaan Jasa Pengangkutan Dalam Pengiriman Barang (Studi di Surakarta)*. (Tesis Magister, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Surakarta, Indonesia).

Alitus, Anggar Septa. (2009). *Proses Penanganan Import melalui Freight Forwarder (Studi Kasus Pada PT. Citra Mandiri Trans)*. (Tugas Akhir Ahli Madya, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2009).