



PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA PENGANGKUTAN LAUT DI INDONESIA

Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufron AZ.

Fakultas Hukum Universitas Merdeka Malang;

Jl. Terusan Raya Dieng Nomor 62-64; Kota Malang; 651467; Jawa Timur; Indonesia

Abstrak

Pengangkut sebagai penyelenggara pengangkutan memegang peranan yang penting untuk melancarkan arus barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Keselamatan barang harus dipertanggungjawabkan baik kepada pengiriman barang maupun kepada pihak yang bersangkutan/berkepentingan. Pada penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut kemungkinan akan ditimpa kerugian atau dapat juga disebut resiko akan selalu muncul. Resiko yang timbul dapat terjadi selama proses pelayaran, pemuatan atau pembongkaran maupun penyimpanan. Rumusan permasalahan dalam penulisan ini adalah bagaimanakah proses penyelenggaraan pengangkutan pengiriman barang melalui laut dan bagaimanakah prinsip tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut menurut UU No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, hasil dari penelitian ini bahwa terdiri dari berbagai tahapan, yaitu tahap persiapan, muatan, pengangkutan, penurunan/pembongkaran, dan penyelesaian. Pasal 57 angka 28 UU Cipta Kerja mewajibkan setiap kapal mempunyai sertifikat keselamatan kapal. Tanggung jawab pengangkut diatur di dalam Pasal 40 dan 41 UU pelayaran dan di dalam Pasal 477 KUHD.

Abstract

The carrier as the operator of transportation plays an important role in smoothing the flow of goods and people from one place to another. The safety of goods must be accounted for both to the delivery of the goods and to the parties concerned / interested. In the operation of transporting goods by sea, there is a possibility that losses will be incurred or it can also be called the risk that will always arise. Risks that arise can occur during the process of shipping, loading or unloading or storage. This study uses a normative juridical approach, which analyzes existing legal materials such as laws and regulations, regulations related to the transportation of goods in the field and international agreements. This research examines how the process of carrying out the transportation of shipping goods by sea and how the principle of the responsibility of the carrier in sea transportation according to Law No. 17 of 2008 on shipping. The results of this study consisted of various stages, namely the stages of preparation, loading, transportation, unloading, and completion. Article 57 point 28 of the Job Creation Law requires every ship to have a ship safety certificate. The responsibility of the carrier is regulated in Articles 40 and 41 of the Shipping Law and in Article 477 of the Indonesian Commercial Code.

Kata kunci:

Pengangkutan, Barang, Laut.

Keywords:

Transportation, Goods, Sea.

1. Latar Belakang

Transportasi adalah alat untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi serta merupakan sarana utama alat untuk pemersatu bangsa. Dampak dari adanya transportasi terlihat dari dapat dilihat dari adanya perubahan aspek kehidupan baik dari sisi ekonomi, mobilitas manusia dan barang, baik yang dilaksanakan di antar kota dan propinsi hingga antar negara. Pertumbuhan daerah adalah dampak langsung yang dapat dirasakan melalui adanya transportasi tersebut dan pemerataan pembangunan adalah bukti nyata yang dapat kita lihat.

Jika dilihat begitu pentingnya peranan transportasi, mengingat negara kita adalah negara kepulauan, maka tidak bisa dilepaskan dari peranan transportasi pelayaran sebagai modal utama. Kualitas pelayanan penyediaan modal transportasi ini harus dilaksanakan secara satu sistem transportasi yang terpadu yang dapat mewujudkan keselamatan, kecepatan, keamanan, ketertiban, efisiensi dan biaya yang terjangkau, sebagai cerminan dari visi dan misi sistem tersebut (Tjakra, 1995).

Dari beberapa jenis moda transportasi yang ada di Indonesia, seperti transportasi darat, laut dan udara. Moda transportasi lautlah yang memiliki peran penting dalam hal pengangkutan barang. Keuntungan yang didapat seperti; biaya ringan dan sanggup membawa penumpang sekaligus barang dalam jumlah yang besar, adalah alasan moda transportasi ini masih sangat diperlukan di Indonesia.

Dasar hukum terkait penyelenggaraan dan perusahaan pengangkutan melalui laut diatur di Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Instruksi Presiden berlakunya Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dijelaskan bahwa pihak-pihak yang terlibat adalah perusahaan pelayaran, perusahaan penunjang pengangkutan laut dan pelabuhan. Kemudian dijelaskan bahwa pengangkutan adalah

adanya perjanjian antara orang yang mempunyai kapal sekaligus penyedia jasa angkutan dengan orang yang akan memakai jasa tersebut, untuk melaksanakan pengangkutan seluruhnya dengan melalui penyeberangan pulau.

Sedangkan pengangkut adalah siapa saja yang berperan dan ikut dalam proses pengangkutan, sekalipun mereka tidak ikut secara langsung. Pengangkut memegang peran penting dalam proses pengangkutan karena dialah yang bertanggungjawab atas terpenuhinya prestasi dalam perjanjian tersebut.

Pada penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut kemungkinan akan ditimpa kerugian atau dapat juga disebut resiko akan selalu muncul. Resiko yang timbul dapat terjadi selama proses pelayaran, pemuatan atau pembongkaran maupun penyimpanan. Untuk menjaga agar barang-barang yang diangkut dapat selamat sampai dengan tujuan dan dapat menjaga kepentingan dari pemilik barang dan penyelenggara pengangkutan diperlukan sebuah pengaturan yang baik dan terperinci.

Definisi pengangkutan adalah pertama; adanya perjanjian timbal balik antara kedua belah pihak, yaitu pengirim dan pengangkut, kedua; pengangkut harus mengikatkan dirinya kepada penyelenggara pengangkutan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, ketiga; pengirim harus mengikatkan diri untuk membayar biaya tersebut (Purwosutjipto, 1991).

Sesuai dengan Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, terjadinya pengangkutan laut harus dituangkan dalam perjanjian yang melibatkan pemberi jasa angkutan dan pemakai jasa. Perjanjian diperlukan dalam hal ini agar ada hak dan tanggungjawab yang timbul dari kedua belah pihak. Dokumen atau dikenal dengan istilah konosemen adalah hal yang wajib ada dalam perjanjian pengangkutan barang dan yang

berhak mengeluarkan dokumen tersebut adalah pengangkut dan nahkoda, hal ini sesuai dengan Pasal 505 KUHD.

Ketika proses pengangkutan tanggungjawab sipengangkut terhadap keamanan dan keselamatan baik orang ataupun barang adalah prioritas utama yang harus diutamakan. Beberapa kasus seperti; kecelakaan kapal, hilangnya nyawa dan cedera seseorang karena akibatnya, rusaknya barang adalah faktor yang menyebabkan moda transportasi ini bermasalah. Apabila hal-hal yang tidak diinginkan di atas terjadi, maka sudah menjadi kewajiban bagi pihak perusahaan pengangkutan perairan untuk bertanggungjawab atas insiden tersebut.

Ketika penggunaan moda transportasi laut mengalami kenaikan yang fluktuatif, maka perlu adanya regulasi baik dalam konvensi internasional, KUHD dan Peraturan Pemerintah dalam bidang kelautan yang bisa menjamin perlindungan hukum bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut tersebut. Norma -norma dan kaidah-kaidah hukum harus mencerminkan dan dapat memenuhi tuntutan kebutuhan yang dapat memberikan keseimbangan antara tanggungjawab dan hak yang timbul dari masing-masing pihak.

Berdasarkan latar belakang diatas maka, permasalahan yang akan dianalisis oleh penulis adalah: bagaimana proses penyelenggaraan pengangkutan dan prinsip tanggungjawab pengangkutan barang melalui laut menurut Undang-Undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

2. Metode

Pada penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif, yaitu menganalisa bahan hukum yang ada seperti peraturan perundang-undangan, regulasi terkait pengangkutan barang yang ada di lapangan dan perjanjian internasional.

3. Pembahasan

3.1 Proses Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Melalui Laut.

Pada pengangkutan barang melalui laut terdapat beberapa pihak yang terlibat di dalam penyelenggaraannya. Yang dimaksud dengan pihak-pihak di dalam pemngangkutan adalah merupakan para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan (Hashim, 2005). Pihak-pihak yang mempunyai hubungan hukum di dalam pengangkutan di laut adalah:

Pertama; pihak pengangkut atau yang menyediakan jasa angkutan, adalah pihak yang mempunyai kewajiban memberikan pelayanan jasa melalui angkutan barang, kemudian berhak atas penerimaan pembayaran dari tarif angkutan sesuai dengan yang telah diperjanjikan.

Kedua; pihak pengirim barang atau yang menggunakan jasa angkutan, adalah pihak yang wajib membayar sejumlah tarif angkutan, sesuai dengan kesepakatan harga, guna memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang yang akan dikirimkannya.

Ketiga; pihak penerima barang atau pengguna jasa angkutan, bukanlah barang yang akan dikirimkan tetapi adalah penerima dan pengirim yang menggunakan jasa transportasi tersebut.

Ketiga pihak tersebut merupakan syarat wajib yang harus ada dalam sebuah perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Selain pihak tersebut dalam suatu pengangkutan barang juga terdapat hal yang tidak kalah penting yaitu adanya perjanjian pengangkutan. R. Subekti mengatakan bahwa perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal (Subekti, 1979). Dan dalam Pasal 1313 KUH Perdata, perjanjian diartikan sebagai suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Apabila dirumuskan, maka perjanjian pengangkutan adalah sebagai suatu peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan menyeberang laut karena orang tersebut telah berjanji untuk melaksanakannya, sedang orang lain telah pula berjanji untuk melaksanakan suatu hal berupa memberikan sesuatu berupa pemberian imbalan(upah). Perjanjian Pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan (abdul, 2008).

Dari pengertian dari perjanjian pengangkutan tersebut dapat dilihat bahwa perjanjian pengangkutan adalah hukum secara timbal balik antara pengangkut (penyedia jasa angkutan) dengan penumpang dan /atau pengirim barang (pengguna jasa angkutan) dimana masing masing pihak mempunyai kewajiban dan hak. Dengan adanya perjanjian pengangkutan maka akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi pihak pengangkut maupun pihak pengirim barang. Pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan moda pengangkutan dan keselamatan baik barang ataupun orang mulai dari proses penerimaan, perjalanan hingga sampai ke tempat tujuan (Purwosutjipto, 1995).

Kewajiban yang diberikan oleh pengangkut sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran diantaranya;

- a. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- b. Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

Pada penjelasan Pasal 38 Undang-undang Pelayaran dinyatakan bahwa tidak ada perbedaan perlakuan bagi pengguna jasa, sesuai dengan

apa yang disepakati dalam perjanjian tersebut. Diwajibkan adanya dokumen konosemen atau *bill of lading* di manifest kapal.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan laut terdapat beberapa dokumen angkutan laut yang merupakan surat-surat sebagai prasyarat untuk menjamin kelancaran dan keamanan pengangkutan barang dan atau penumpang di laut. Diantaranya; Pertama; manifest kapal, adalah dokumen yang menunjukkan seluruh jenis dan jumlah barang yang ikut dalam proses pengangkutan kapal tersebut. Kedua; *Bill of lading* atau konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan laut atau tanda terima barang-baang yang akan dikirim kepada pengirim barang (Radiks, 1997).

Ketiga; *Certificate of insurance* atau biasa disebut kebijakan asuransi adalah kebijakan untuk melindungi barang yang dikirim terhadap resiko kecelakaan di laut yang tidak dikehendaki. Keempat; *Commercial Invoice*. atau faktur perdagangan yaitu merupakan dokumen yang berisikan formulir yang dituliskan oleh eksportir, yang berisi kualitas barang, harga barang serta syarat- syarat pemakaian dan penjualannya selama tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Kelima; *Certificate of Origine*. adalah surat yang menyatakan asal barang tersebut berasal dan tujuan diangkutnya. Tujuan utamanya adalah adanya dispensasi kelonggaran bea bagi suatu produk tertentu, dengan pembuktian bahwa melalui sertifikat tersebut menunjukkan keaslian bahwa barang tersebut diproduksi di negara eksportir.

Keenam; *Weight and Meansurement List* adalah dokumen yang atau list yang menyatakan berat dan ukuran barang tersebut. Ketujuh; *Packing List* adalah dokumen yang biasa digunakan untuk menyebutkan isi barang dalam ekspedisi pengiriman melalui peti atau karton (Roselyne, 1989). Kedelapan; *Certificate of analysis (inspection)* adalah sertifikat yang bertujuan untuk menunjukkan komposisi bahan-bahan kimia pada

barang tersebut, untuk mengetahui kadar kimia dalam barang tersebut apakah berbahaya atau tidak, ketika barang tersebut diekspor.

Perizinan mengenai pengangkutan laut diatur dalam Pasal 27 UU Pelayaran, namun pada tahun 2020 Pemerintah mengesahkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang merubah beberapa ketentuan dan pasal di dalam UU Pelayaran, salah satu yang dirubah oleh undang-undang ini adalah Pasal 27 yang dirubah melalui Pasal 57 angka 5 dimana dalam pasal tersebut disebutkan bahwa “ Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan, orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memenuhi perizinan berusaha.”

Pada Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, diberikan pengertian mengenai pelabuhan adalah: tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/ atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pengertian mengenai Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Peran sentral dalam kegiatan bongkar muat barang melalui moda transportasi laut tidak dapat dilepaskan dari peran tenaga kerja bongkar muat yang sangat menunjang proses kelancaran

keselematan barang tersebut. Kesepakatan akibat adanya suatu perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak adalah kunci terealisasinya proses pengangkutan barang dengan baik dan benar, tanpa harus merugikan salah satu pihak, hingga barang tersebut sampai ke tempat tujuan.(Abdulkadir, 2008).

Penyelenggaraan Pengangkutan pada umumnya meliputi lima tahap kegiatan yaitu: Pertama tahap persiapan; pada tahap ini, penumpang atau pengirim mengurus penyelesaian biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lain yang diperlukan dan pengangkut menyediakan alat pengangkutan pada hari, tanggal dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang diterbitkan. Kedua; tahap muatan; pada tahap ini, pengirim menyerahkan barang kepada perusahaan bongkar muat agar barang dapat dimuat kedalam alat pengangkut yang sudah dipersiapkan.

Ketiga; tahap pengangkutan yaitu tahap dimana sesuai dengan isi perjanjian bahwa pengangkut akan memberangkatkan barang ke tempat tujuan sesuai dengan kesepakatan dalam perjanjian. Keempat; tahap penurunan/ pembongkaran; tahap awal dalam tahap ini adalah penurunan/pembongkaran barang yang kemudia diserahkan kepada pihak penerima bongkaran, selanjutnya perusahaan bongkar muat meletakkan barang kepada tempat yang disepakati. Kelima; tahap penyelesaian adalah tahap yang dilaksanakan ketika terjadi sengketa seperti; belum adanya pembayaran oleh pengirim, terjadi kerusakan barang pada saat pengiriman, yang semuanya membutuhkan klaim untuk pihak mana yang seharusnya bertanggungjawab sesuai dengan isi dalam perjanjian tersebut.

Pada Undang-Undang Pelayaran dicantumkan mengenai penerapan dari asas *cabotage*, yaitu suatu keharusan menggunakan kapal berbendera Indonesia oleh angkutan laut nasional. Asas *cabotage* ini terdapat dalam

Pasal 8 UU Pelayaran yang mengatur tentang kegiatan angkutan dalam negeri yang dilakukan perusahaan angkutan laut nasional harus berbendera Indonesia dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Dalam penjelasan UU Pelayaran menyebutkan bahwa asas *cabotage* dilakukan dengan memberdayakan angkutan laut nasional guna memajukan industri angkutan diperairan.

3.2 Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan laut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kelancaran dan keselamatan kapal merupakan hal sangat penting untuk diperhatikan, dalam UU Pelayaran diatur mengenai nahkoda merupakan seorang pimpinan yang berada di atas kapal yang mewakili wewenang penegak hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayaran, maupun terhadap barang muatan. Seorang nahkoda juga wajib memenuhi persyaratan dalam proses kepelatihan, pendidikan dan dinyatakan sehat. Nahkoda juga berhak melakukan tindakan yang perlu dilakukan untuk melakukan penyelamatan yaitu dengan tindakan penyimpangan rute yang telah ditetapkan serta tindakan-tindakan lainnya yang diperlukan.

Pada waktu perjalanan pelayaran berlangsung, nahkoda wajib berada di atas kapal kecuali dalam keadaan yang memaksa atau darurat yang bisa menjadi dan berakibat mengancam jiwa dan keselamatannya. Dalam hal terjadi kecelakaan kapal terjadi, nahkoda adalah orang yang terakhir meninggalkan kapal.

Pasal 40 dan 41 Undang-Undang Pelayaran mengatur penanggungjawab atas musnahnya, hilangnya dan rusaknya barang pada saat proses pengangkutan dan perjalanan yang dibebankan kepada pihak penyelenggara jasa transportasi atau sipengangkut.

Tanggungjawab itu meliputi; luka hingga kematian yang dialami oleh penumpang, musnah dan hilangnya barang yang diangkut, keterlambatan dan kerugian pihak ketiga. Jika perusahaan tersebut dapat membuktikan bahwa kejadian di atas bukan merupakan kesalahannya, maka perusahaan tersebut terbebas dari segala tuntutan. Selanjutnya perusahaan wajib mengasuransikan barang dan penumpang yang diangkutnya kepada pihak yang diberikan kewenangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat diperoleh pengertian bahwa tanggung jawab pengangkut yang dimaksudkan dalam pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran adalah akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. apabila pengangkut tidak melaksanakan ketentuan dalam Pasal 41 ayat (3) UU Pelayaran di atas, maka terdapat sanksi yang ditentukan dalam Pasal 292 UU Pelayaran yang telah diubah oleh Pasal 57 angka 52 yang berbunyi: "Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) yang mengakibatkan timbulnya kerugian pihak lain dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)."

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 pertanggungjawaban 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 (*periode of responsiblity of the carrier*) dalam *The Hamburg Rules 1978* adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut (Hasnil, 1993).

Pengangkut terbebas dari tanggungjawabnya apabila terbukti bahwa kejadian tersebut bukan disebabkan karena kesalahannya. Itulah yang ditekankan baik oleh hukum positif di Indonesia atau *The Hamburg Rules 1978*.

Adapun prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan adalah sebagai berikut: prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan, prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga dan prinsip tanggung jawab mutlak.

Dari beberapa uraian tentang prinsip di atas, prinsip yang diterapkan sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga. Yang dapat diwajibkan bertanggungjawab apabila terbukti bersalah atas kejadian tersebut.

Tanggungjawab atas adanya rusak barang yang dikarenakan kesalahan pengangkut diberikan melalui proses ganti rugi, sesuai dengan Pasal 472 KUHD. Prosesnya pihak yang bersangkutan mengajukan klaim secara tertulis dengan menyertakan dokumen-dokumen yang sah.

Pada Pasal 472 KUHD terdapat ketentuan bahwa pengirim atau penerima barang

mempunyai hak untuk mengajukan klaim kepada pihak pengangkut yang berupa tuntutan ganti rugi yang biasanya dapat diselesaikan di pelabuhan pembongkaran barang antara pengangkut dengan penerima barang. Hal-hal yang perlu dilakukan oleh pemilik atau penerima barang diantaranya:

Pertama; pengirim atau penerima barang menyertakan *Bill of Lading* muatan dalam pengajuan tuntutan ganti rugi. Kedua; setiap pengirim atau penerima barang berhak mendapat surat keterangan dari maskapai pelayaran atau pengangkut yang disebut "*Notice of Claim*". Biasanya pihak pengangkut mengeluarkan surat-surat keterangan diantaranya : E.B (*except bewijs*) dan C.C.B (*claim constatetering bewijs*). Ketiga; 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 tanda bukti tuntutan 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 FOB, harga C & F dan harga CIF.

4. Simpulan

Pada penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut, terdapat beberapa pihak diantaranya adalah pengangkut, pihak pengirim barang, dan pihak penerima barang, selain para pihak yang patut diperhatikan adalah adanya perjanjian pengangkutan barang yang dibuat dan disepakati oleh para pihak. Proses penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut mempunyai beberapa tahapan yaitu tahap persiapan, tahap muatan, tahap pengangkutan, tahap penurunan/pembongkaran, dan tahap penyelesaian. Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut, setelah terjadi kesepakatan antara pengirim dan pengangkut maka hal yang dilakukan selanjutnya adalah pembayaran biaya pengangkutan. Agar keselamatan barang yang diangkut dapat sampai ke tujuan dengan selamat maka pemerintah mewajibkan melalui Pasal 26 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang telah diubah dengan Pasal 57 angka 28 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja yaitu bahwa keselamatan kapal ditentukan dengan melalui pemeriksaan dan pengujian dan diberikan sertifikat keselamatan kapal oleh Pemerintah Pusat.

Tanggung jawab pengangkut dalam pengiriman barang melalui laut diatur di dalam Pasal 40 dan 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung

jawab apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa rusak, musnah, hilangnya barang yang diangkut bukanlah kesalahannya. Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan keterlambatan kedatangan barang . Atas adanya kerusakan barang, tanggung jawab pengangkut diwujudkan melalui sebuah ganti rugi sesuai dengan yang diatur di dalam Pasal 472 KUHD.

Daftar Pustaka

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti , Bandung, 2008
- H.M.N.Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*, Djambatan, Jakarta ,2000
- Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan Di Laut Prespektif Teori Dan Praktek*,Pustaka Bangsa Press, Medan,2005
- Hasnil Basri Siregar, *Kapita Selekta Hukum Laut Dagang*, Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU, Medan, 1993
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, Djambatan, Jakarta, 1991
- R. Subekti, *Hukum perjanjian*, cetakan ke-6, Intermedia, Jakarta, 1979
- Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut 2*, Rineka Cipta, Jakarta, 1997
- Roselyne Hutabarat, *Transaksi Ekspor Impor*, Edisi Kedua, Erlangga, Jakarta, 1989
- Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, 1995