

Tanggung Jawab Penyelenggara Pengangkutan Laut terhadap Angkutan Barang dengan Menggunakan Peti Kemas

Clara Kesaulya¹, Lena Claudia Angwarmasse²

^{1,2} Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Pattimura

e-mail: clarakesaulya@gmail.com¹, angwarmasselena@gmail.com²

Abstrak

Pengangkutan sebagai penyelenggara pengangkutan memegang peranan yang penting untuk melancarkan arus barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Keselamatan barang harus dipertanggungjawabkan baik kepada pengirim barang maupun kepada pihak yang bersangkutan / berkepentingan. Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui tanggung jawab penyelenggara Pengangkutan laut terhadap angkutan barang dengan menggunakan Peti Kemas. Metode Penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode penelitian normative dengan pendekatan peraturan perundangan- undangan dan studi Pustaka, teori dan asas- asas hukum.

Kata kunci: Tanggung Jawab, Pengangkutan, Barang.

Abstract

The Carrier as the organizer of transportation plays an important role in smoothing the flow of goods from one place to another. goods safety must be accounted for both to the delivery of goods and to the parties concerned/ interested. The purpose of this writing is to find out responsibilities of sea transportation organizers for the Transportation of goods using containers. The research method used in this study is a normative research method with an approach to legislation and literature, theory, and principles of law.

Keywords : *Responsibility, transport, goods.*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang terdiri dari 13.579 buah pulau besar dan kecil yang dihubungkan satu dengan yang lain oleh laut. Sekitar 70% wilayah Indonesia terdiri dari laut (Wartini Soegeng 2000). Indonesia merupakan Negara kepulauan, maka memerlukan sarana pengangkutan laut yang lebih dibandingkan dengan sarana pengangkutan lainnya. Hal ini diperlukan guna menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain, atau dengan negara lain, terutama ke daerah yang belum terjangkau oleh sarana pengangkutan darat maupun sarana pengangkutan udara.

Namun demikian, secara politis semua yang ada di sisi bagian dalam garis pangkal merupakan satu kesatuan, karena Indonesia menggunakan penarikan garis pangkal lurus (*straight base line*) dari titik terluar pulau terluar sehingga Indonesia menurut Konvensi Hukum Laut 1982 disebut negara kepulauan (*archipelago state*). Ketentuan ini menambah luas wilayah Indonesia karena seperti dinyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara yang ada di atasnya, baik di atas daratan maupun di atas wilayah lautan (Toto.T. Suriaatmadja 2005). Di dalam pengangkutan laut pemilik barang selalu menghadapi resiko bahwa barang-barang yang diangkut itu kemungkinan sampai di tempat tujuan nilai barangnya itu akan berkurang, baik karena hilang, karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan, karena musnah ataupun karena sebab-sebab yang lain. Keadaan sebagai demikian itu sudah barang tentu telah ia sadari sebelumnya. Adapun kemungkinan bahwa berkurangnya nilai dari barang-

barang tersebut tidak seperti yang disadari oleh pemilik barang tersebut, tetapi berkurangnya nilai dari barang-barang tersebut karena sesuatu sebab yang secara normal tidak diharapkan terjadinya. Terhadap semua kerugian yang mungkin terjadi, pemilik barang yang mengalami kerugian dapat mengurangi atau 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 pertanggungans laut (Emmy Simanjuntak 1980). Peti kemas dapat digambarkan sebagai gudang berjalan yang dipergunakan untuk mengangkut barang sekaligus sebagai perangkat perdagangan dan sebagai komponen sistem pengangkutan. Peti kemas dalam sistem pengangkutan merupakan suatu perkembangan baru dalam sejarah pengangkutan. Sebelumnya sistem pengangkutan yang digunakan oleh para pengusaha pengangkutan adalah sistem konvensional, yaitu muatan barang pada umumnya ditumpuk dalam kapal, sehingga tidak jarang terjadi kerusakan terhadap barang. Tetapi dalam perkembangannya, timbullah pengangkutan dengan sistem peti kemas, dimana dalam pemuatan hingga pembongkaran, resiko akan terjadinya kerusakan barang-barang tersebut dapat sedikit ditekan.

METODE

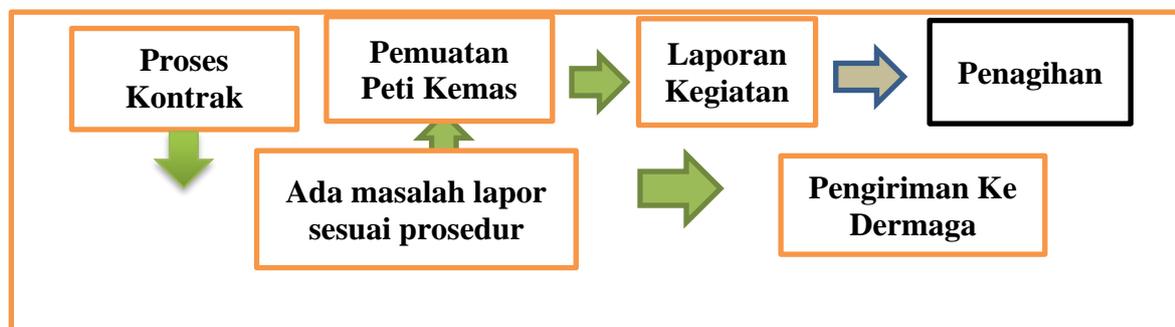
Penelitian ini bersifat Yuridis Normatif yaitu penelitian terhadap hukum positif dengan cara melakukan evaluasi terhadap kaidah hukum yang relevan. Penelitian hukum yang normatif mengidentifikasi dan mengkonsepkan hukum sebagai norma, kaidah, peraturan, undang-undang yang berlaku pada suatu waktu tertentu dan tempat tertentu sebagai produk dari kekuasaan negara yang berdaulat (Ronny Soemitro 1991). Penelitian terhadap hukum yang berlaku tersebut dilakukan berdasarkan konsep, perspektif, teori dan paradigma yang menjadi landasan teoritikal penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Dengan Peti Kemas

Perjanjian pengangkutan harus dapat dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Melalui dokumen pengangkutan tersebut dapat diketahui saat terjadi perjanjian pengangkutan, yaitu tempat, tanggal dan tanda tangan atau paraf yang tertulis pada dokumen angkutan. Proses pelaksanaan perjanjian pengangkutan sebagai berikut :

Adanya Dokumen bill of lading yang dikeluarkan oleh pihak pengangkut atau nahkoda kapal dimana perjanjian pengangkutan ini ditentukan oleh pihak pengangkut atau nahkoda. dalam isi dokumen bill of lading berisikan hak dan kewajiban para pihak, diatur mengenai tujuan dan tempat atau pelabuhan peti kemas, kemudian adanya ketepatan waktu barang atau peti kemas sampai di tempat atau pelabuhan yang telah ditentukan oleh para pihak. Alur Pelaksanaan Perjanjian pengangkutan peti kemas adalah :



Dalam KUHD ada beberapa ketentuan yang mengatur tentang saat terjadinya persetujuan kehendak, mengenai pengangkutan barang. Menurut Pasal

Dalam KUHD ada beberapa ketentuan yang mengatur tentang saat terjadinya persetujuan kehendak, mengenai pengangkutan barang. Menurut Pasal 504 KUHD, pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di kapal dan menerima surat tanda terima yang merupakan bukti bahwa barangnya telah dimuat di dalam kapal. Jika pengirim mengkehendaki *bill of lading*, dia dapat menukarkan surat tanda terima itu dengan *bill of lading* yang diterbitkan oleh pengangkut.

Dalam pengangkutan laut *bill of lading* adalah suatu dokumen yang berfungsi sebagai dokumen angkutan, sebagai dokumen penerimaan barang oleh pengangkut. Penerimaan Barang adalah "Menerima fisik barang dari pabrik, prinsipal atau distributor yang disesuaikan dengan dokumen pemesanan dan pengiriman dan dalam kondisi yang sesuai dengan persyaratan penanganan barangnya"

Aktifitas penerimaan barang ini terdapat 3 point penting: Fisik barang yang diterima, dokumentasi, cara penanganan barang dan sebagai dokumen hak pemilikan arus barang dan yang dapat dipindah tangankan *document of title* (Sinta Uli 2006). *Bill of lading* merupakan suatu tanda terima sejumlah barang dapat dilihat pada isi dari pembentukan persyaratan-persyaratan yang tertulis pada setiap bill of lading.

Terjadinya perjanjian pengangkutan itu diawali dengan serangkaian perbuatan tentang penawaran dan permintaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik dengan cara antara lain: Penawaran dari pihak pengangkut dan pihak pengirim (Abdulkadir Muhammad 1991).

Dasar Hukum Pengangkutan Barang dengan Menggunakan Peti Kemas

Pengangkutan barang melalui laut dengan menggunakan Peti kemas haruslah disesuaikan dengan jenis barang (muatan) yang akan diangkut. Untuk keperluan itu maka dikenal berbagai jenis Peti kemas. Aturan-aturan hukum tentang Peti Kemas dapat dilihat dari uraian berikut ini:

1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang
2. Nomor 12 Tahun 2008 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
4. PP Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota.
5. PP Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
6. PP Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal.

Kemudian Dokumen-Dokumen Yang Dipergunakan Dalam Pengoperasian Peti kemas Di dalam pengoperasian Peti kemas pihak pemakai haruslah terlebih dahulu mengurus dan mempersiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan dalam pengoperasian Peti kemas tersebut. Adapun dokumen (Surat) yang dipergunakan di dalam pengoperasian Peti kemas tersebut ialah dalam teorinya adalah sebagai berikut (Amir MS 1984) :

1. SI (*Shipin Instruction*).
Untuk dapat mempergunakan peti kemas seorang *shipper* haruslah menyerahkan SI (perintah pengapalan) terlebih dahulu. Di dalam SI ini berfungsi sebagai bukti bahwa telah adanya keinginan dari seorang shiper untuk mengirimkan barangnya melalui perusahaan pelayaran tersebut.
2. DO (*Delevery Order*).
Yakni perintah pelepasan Peti kemas. Seorang shiper baru dapat mengambil Peti kemas dari *depot* apabila *shipper* tersebut telah mempunyai *delivery order* yang diberikan perusahaan pelayaran. Dan juga DO ini baru dapat diberikan setelah *shipper* tersebut menyerahkan *shipping intruction* seperti yang dikemukakan di atas.
3. EIR (*Equipment Interchange Receipt*).

Adalah merupakan dokumen sebagai hasil *survey* yang mencatat keterangan mengenai kondisi atau kerusakan pada bagian Peti kemas pada waktu penyerahan dari satu lingkungan ke lingkungan kerja lainnya.

Misalnya : Pada waktu pengambilan Peti kemas dari depot dan juga pada waktu penyerahan pada CFS atau pihak pemakai (*Shipper*), selalu dibuatnya EIR-nya.

Pembuatan EIR pada waktu penerimaan atau penyerahan Peti kemas merupakan keharusan, mengingat pada hadling atau penggunaan Peti kemas dapat terjadi kerusakan tambahan atau meneliti di lingkungan mana kerusakan terjadi untuk dipertanggung jawabkan pada pihak yang bersangkutan.

Seperti : Jika Peti kemas yang dimuat ke kapal dalam keadaan baik tetapi setelah diserahkan kepada pemiliknya rusak maka pihak kapal haruslah bertanggung jawab dalam hal perbaikan atau penggantian Peti kemas tersebut.

4. Manifest.

Merupakan surat muatan barang. *Manifest* ini berfungsi untuk menerangkan barang-barang yang dimuat di dalam *container*. Di dalam manifest ini haruslah tertera

- a. *Shipper* (Pengirim)
- b. *Nityfi* atau *consignee* (penerima)
- c. Nama Barang
- d. Jumlah Barang.

Tanggung Jawab Penyelenggara Pengangkutan Laut terhadap Angkutan Barang dengan Menggunakan peti Kemas.

Pasal 468 KUH Dagang Ayat 1 : (Kitab Undang- Undang Hukum Dagang).

“Persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”.

Ayat 2 (a) :

“Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak”.

Ayat 2 (b).

“tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena:

1. suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya.
2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
3. suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

Ayat 3 :

“Pengangkut juga bertanggung jawab kepada :

1. segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkut itu.
2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
3. segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

Selain itu disebutkan pula dalam pasal 477 KUH Dagang bahwa :

1. “pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkan barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya .”
2. Khusus untuk rusaknya barang , pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat barang atau karena kesalahan pengirim .

Tanggung Jawab (*Shipper*)

Shipper bertanggung jawab sampai barangnya masuk CFS dari carrier

Tanggung Jawab Pengangkut (*Carrier*)

- a. Carrier bertanggung jawab atas barang sejak waktu barang diterima dari shipper.
- b. *Carrier* juga bertanggung jawab untuk *stuffing* dari kiriman barang jenis *LCL* ke dalam peti kemas atas biayanya dan memasukkan peti kemas ke atas kapal.
- c. Di tempat tujuan, *carrier* bertanggung jawab untuk membawa peti kemas yang dibongkar dari kapal ke *CFS*, *stripping* dan memberi muatan *LCL* ke masing-masing *consignee* atas biaya *carrier*.

d. Tanggung jawab *carrier* berhenti sampai disini.

Peti kemas telah mengubah tata-niaga pada pengangkutan peti kemas dan barang, dimana pada pengangkutan kapal *general cargo (breakbulk)*, *carrier* bertanggung jawab *ex-tackle*, seseuai dengan *konversi Hague Rules* maupun *Hague-Visby Rules*. Tanggung jawab *carrier* untuk peti kemas berbeda. Tanggung jawab pengangkut bukan hanya pada saat peti kemas itu dikirim, tetapi juga tanggung jawabnya juga untuk menerima barang dan membongkar muatan peti kemas agar dapat di terima oleh pihak penerima. Kejadian pada peti kemas yang menyebabkan kerugian bagi pihak penerima sebagai berikut (Y Sogar Simamora 2005) :

1. Penandatanganan Realisasi bongkar muat peti kemas.

Penandatanganan peti kemas ini mengalami kendala karena selama perjalanan terdapat peti kemas yang rusak sehingga pihak nahkoda kapal tidak mau bertanggung jawab.

2. Dokumen peti kemas yang tidak lengkap

Sering kali muncul dokumen yang tidak lengkap karena perjanjian pengangkutan laut ini berdasarkan kebiasaan pengangkutan Laut terhadap peti kemas yang menyebabkan syarat kelengkapannya kurang atau tidak lengkap. Terdapat kealpaan dan kelalaian dari pihak nahkoda terhadap pihak penerima.

3. *closing time* terlampaui

Closing time atau jatuh tempo pengangkutan barang menggunakan peti kemas ini kadang terjadi dikarenakan kelalaian dalam proses pengiriman selama perjalanan mengalami keterlambatan atau mungkin bisa terjadi karna kesalahan nahkoda kapal yang mungkin menyebabkan kerusakan mesin yang membuat keterlambatan pengiriman barang.

4. Peti kemas rusak

Peti kemas yang rusak dalam proses pengiriman barang melalui pengangkutan Laut sering sekali di temukan. Masalah ini harus di pertanggung jawabkan kepada nahkoda kapal atas kelalaiannya sehingga meyebabkan kerusakan pada peti kemas.

5. Segel Rusak

Segel yang rusak menyebabkan Perjanjian itu dapat dibatalkan karena dianggap barang yang dibawa tidak terjamin kenyamanannya sehingga pihak penerima tidak mau menerima hal tersebut dengan cara di complain ke pihak jasa pengangkutan.

SIMPULAN

1. Perjanjian pelaksanaan pengangkutan terjadi karena adanya kesepakatan antara pengirim (*shipper*) dengan pengangkut (*carrier*), dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutannya ketempat tujuan tertentu dan pihak pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar ongkosnya. Sebagai tanda terimanya *carrier* akan menerbitkan *Bill of Lading* yang merupakan dokumen pengangkutan itu sendiri. Di dalam perjanjian pengangkutan laut, ada dua pihak yang terkait yaitu pengirim barang (*shipper*) dan Pengangkut (*carrier*) dimana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda.
- 2 Tanggung jawab itu sendiri pada hakekatnya terdiri dari dua aspek yaitu yang bersifat kewajiban (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). Tanggung jawab pada perjanjian pengangkutan dengan menggunakan peti kemas memiliki alur pelaksanaannya, dimana ada proses kontrak, kemudian ada proses pengiriman peti kemas dan sampai ke tempat tujuan dan penyerahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia* , Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011.
-----, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung 2011.
- Amir MS, *Hal Ikhwal Peti Kemas dan Dokumen Pengangkutan Gabungan*, Balai Aksara, Jakarta, 1984.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggunggunaan Pokok-pokok pertanggunggunaan kerugian, kebakaran dan jiwa* Jakarta : Pradnya Paramita, cetakan keempat tahun 1980.
- Ronny Hanitijo Soemitro, *Perbandingan antara Penelitian Hukum Normatif dengan Penelitian Hukum Empiris*, Majalah Hukum Universitas diponegoro Nomor 9, Semarang : FH UNDIP, 1991.

Sinta uli, *Pengangkutan suatu tinjauan hukum multimoda transport angkutan laut angkutan darat dan angkutan udara*, Medan, USU Press, 2006.

Toto. T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo*, PT. Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2005.

Wartini Soegeng, *Pengukuran Kapal Indonesia Aspek Hukum*, PT Refika Aditama, Bandung, 2000.

Y. Sogar Simamora, *Prinsip Hukum Kontrak dalam Pengadaan Barang dan Jasa oleh Pemerintah*, ringkasan Disertasi, Program Pascasarjana Universitas Airlangga, Surabaya, 2005

Peraturan Perundang-Undangan :

Kitab undang – undang Hukum Perdata.

Kitab Undang – Undang Hukum Dagang.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan.