

**WANPRESTASI PADA SUATU *BILL OF LADING* DALAM  
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT**

**Nabila SH., Mkn**  
Notaris

**ABSTRAK**

Bidang kelautan adalah bidang yang sangat strategis bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Sebagai negara berkembang, Indonesia kerap kali melakukan transaksi jual beli, baik dalam hal pemasukkan barang maupun pengiriman barang. Pengangkutan barang melalui laut merupakan salah satu cara untuk melakukan transaksi jual beli untuk barang dalam jumlah besar. Pengangkutan barang tersebut dilakukan baik untuk pengiriman barang dalam negeri maupun luar negeri. Pengangkutan barang melalui laut termasuk ke dalam pelayaran yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam melakukan pengangkutan barang melalui laut perlu dibuat sebuah perjanjian antara pengirim dan pengangkut. Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Perjanjian pengangkutan melibatkan pengirim atau pemilik barang. Perjanjian pengangkutan ini menimbulkan hak, kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak. Hak, kewajiban serta tanggung jawab ini harus dipenuhi sebaik-baiknya oleh masing-masing pihak. Manakala terjadi suatu kelalaian atau wanprestasi yang mengakibatkan suatu

**kerugian, maka pihak yang dirugikan berhak menuntut ganti rugi. Terdapat beberapa cara untuk menyelesaikan sengketa ganti rugi dalam pengangkutan barang melalui laut. Pemerintah Indonesia diharapkan dapat merancang suatu perundang-undangan nasional berkaitan dengan pengangkutan laut Indonesia. Karena selama ini Indonesia masih menggunakan peraturan yang diadopsi dari Belanda yang mana peraturan tersebut juga telah lama tercipta.**

## **A. Latar Belakang**

Sebagai negara yang sedang berkembang, Indonesia mengadakan hubungan dengan dunia luar terutama mengenai perdagangan. Pengusaha-pengusaha Indonesia kerap kali melakukan transaksi jual beli dengan pengusaha-pengusaha dari luar negeri, baik dalam hal pemasukan barang-barang dari luar negeri maupun pengiriman barang-barang ke luar negeri.

Adapun barang-barang yang diperjualbelikan dalam perjanjian biasanya dalam jumlah yang besar dan kadang-kadang merupakan barang berat dan sifatnya mudah rusak, yang tentu membutuhkan pengangkutan yang khusus pada waktu penyerahannya. Dalam hal ini pengangkutan yang paling memungkinkan yaitu pengangkutan melalui laut, jika dibandingkan dengan pengangkutan melalui darat atau udara. Walaupun demikian, pengangkutan melalui laut juga memiliki resiko yang tidak sedikit.

Perjanjian pengangkutan merupakan salah satu dari sekian banyak perjanjian. Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>1</sup> ada dua pihak yang terlibat langsung dalam perjanjian pengangkutan, yaitu pengangkut dan pengirim. Oleh karena sifat perjanjian ini timbal balik, maka kedua belah pihak mempunyai kewajiban sendiri-sendiri.

Di dalam praktik sering ditemukan bahwa pengirim tidak melakukan sendiri perjanjian tersebut. Pihak pengirim beranggapan bahwa tidaklah efisien waktu yang digunakan bila pengirim sendiri yang mengurus langsung pengiriman barangnya, sehingga untuk hal ini pengirim menyerahkan kepada perantara pengangkutan untuk mengurusnya, yaitu orang yang mempunyai keahlian di bidang penyelenggaraan pengangkutan laut.

Mengenai perantara pengangkutan ini diatur dalam Pasal 86-90 Buku I Bab V Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUHD). Menurut ketentuan Pasal 86 ayat

---

<sup>1</sup> HMN. Purwosutjipto (1), *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3 Hukum Pengangkutan*, (Jakarta : Djambatan, 1981), hlm. 2.

(1) KUHD, ekspediter adalah orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan bagi pengirim. Dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, ekspediter adalah pihak yang mencari pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri kepada ekspediter.<sup>2</sup>

Kenyataannya, ekspediter hanya mencari pengangkut bagi pengirim. Apabila ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim. Yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengirim, bukan ekspediter. Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang seperti Ekspedisi Muatan Kereta Api (EMKA), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU). Sebagai wakil pengirim dan atau penerima, ekspediter mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang diperlukan guna memasukkan dan atau mengeluarkan barang dari alat pengangkutan. Hal ini dapat dilihat dari ketentuan Pasal 1 huruf h Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yaitu :

---

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1991), hlm. 36.

**“Usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah kegiatan usaha mengurus dokumen dan melaksanakan pekerjaan yang menyangkut penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan pelayaran bagi kepentingan pemilik barang.”**

Dari ketentuan tersebut jelaslah bahwa tugas ekspediter lebih luas daripada yang diatur di dalam Pasal 86 KUHD. Kegiatan penyelenggaraan pengangkutan barang di laut terselenggara karena adanya perjanjian di antara beberapa pihak, yaitu pengangkut, pengirim dan penerima. Di dalam suatu perjanjian terkadang terjadi dimana salah satu pihak tidak melakukan prestasinya sebagaimana yang telah diperjanjikan, dan dikatakan wanprestasi.

Perjanjian merupakan sumber perikatan, karena perjanjian menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dalam bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.<sup>3</sup> Di dalam suatu perjanjian, antara kreditur dan debitur, pihak debitur tidak dapat memenuhi apa yang diperjanjikannya kepada kreditur sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan dalam perjanjian tersebut. Apabila pihak debitur tidak melakukan apa yang

---

<sup>3</sup> R. Subekti (1), *Hukum Perjanjian*, (Jakarta : Intermasa, 2001), hlm. 1.

dijanjikannya, maka dikatakan ia melakukan wanprestasi. Ia alpa atau lalai atau ingkar janji atau juga ia melanggar perjanjian, apabila ia melakukan atau berbuat sesuatu yang tidak boleh dilakukannya.

## **B. Wanprestasi, *Bill Of Lading* Dan Pengangkutan Laut**

Perkataan wanprestasi berasal dari bahasa Belanda, yang berarti prestasi buruk.<sup>4</sup> wanprestasi adalah kelalaian debitur untuk memenuhi kewajibannya sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.<sup>5</sup> Menurut Subekti bentuk wanprestasi ada 4 (empat) macam, yaitu:<sup>6</sup>

- “ a. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya;**
- b. Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan;**
- c. Melakukan apa yang dijanjikan, tetapi terlambat;**
- d. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.”**

Alasan mengapa seorang debitur tidak memenuhi kewajiban seperti yang diperjanjikan dapat disebabkan oleh dua hal, yaitu :

- a. Adanya kesalahan pada diri si debitur;

---

<sup>4</sup> R. Subekti (2), *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (Jakarta : Intermasa, 1978), hlm. 45.

<sup>5</sup> Akhmad Budi Cahyono dan Surini Ahlan Sjarif, *Op. Cit.*, hlm.141.

<sup>6</sup> R. Subekti (1), *Op. Cit.*, hlm. 1.

b. Adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*).

Pada saat terjadi wanprestasi, pihak kreditur juga masih dapat menuntut pemenuhan perjanjian terhadap pihak debitur. Namun, perlu diperhatikan bahwa pemenuhan perjanjian tersebut bukanlah sebagai suatu sanksi dari wanprestasi, sebab hal itu memang sudah dari semula menjadi kesanggupan sidebitur. Hal ini diatur di dalam Pasal 1267 KUHPerdata yang menyebutkan:<sup>7</sup>

**“Pihak yang merasa perjanjian tidak dipenuhi, boleh memilih apakah ia, jika hal itu masih dapat dilakukan, akan memaksa pihak yang lainnya untuk memenuhi perjanjian, atautkah ia akan menuntut pembatalan perjanjian itu disertai penggantian biaya, rugi, dan bunga.”**

Apabila kreditur tidak memilih untuk menuntut pemenuhan perjanjian dari kreditur, melainkan menuntut ditetapkannya sanksi-sanksi, maka harus ditetapkan lebih dahulu apakah si berutang melakukan wanprestasi atau lalai, dan kalau hal itu disangkal olehnya, harus dibuktikan di muka hakim.

Menurut Purwosutjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan

---

<sup>7</sup> Indonesia, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Pasal 1267.

pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>8</sup>

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan ialah pengangkut dan pengirim barang untuk pengangkutan barang, pengangkut dan penumpang untuk pengangkutan penumpang. Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak masing-masing mempunyai hak dan kewajiban.

Dokumen yang memuat perjanjian pengangkutan terbagi atas dua macam :

a. *Bill of Lading* (B/L)

*Bill of Lading* atau konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya di tempat tersebut kepada seorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkannya.<sup>9</sup>

Konosemen sebagai surat muatan untuk pengangkutan barang berfungsi sebagai:<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Anonim, "Hukum tentang Perjanjian Pengangkutan", tersedia di [folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjian-pengangkutan](http://folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjian-pengangkutan), diakses tanggal 20 Juni 2014.

<sup>9</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Pasal 506 ayat (1).

<sup>10</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 51-52.



- “ 1) Pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan. Konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut, pengirim, dan penerima, sehingga barang dilindungi dari perbuatan sewenang-wenang dan tidak bertanggung jawab yang dilakukan oleh pengangkut;**
- 2) Surat bukti tanda terima barang di atas kapal. Dengan adanya konosemen, pengangkut/agen/nahkoda mengakui bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan;**
- 3) Tanda bukti milik atas barang. Dengan memiliki konosemen berarti sekaligus memiliki barang yang tersebut didalamnya. Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut di dalamnya di kapal mana barang itu berada.**
- 4) Kuitansi pembayaran biaya pengangkutan. Di dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu di pelabuhan muatan (freight prepaid) oleh pengirim, atau dibayar kemudian di pelabuhan tujuan (freight to be collected) oleh penerima;**
- 5) Kontrak atau persyaratan pengangkutan. Konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan yang memuat syarat-syarat pengangkutan.”**

b. *Tiket kapal laut*

Tiket kapal laut diberikan kepada setiap penumpang yang telah membayar lunas biaya pengangkutan, pada umumnya sebelum naik ke kapal laut. Dengan demikian, tiket kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang.<sup>11</sup>

Menurut pendapat R. Soekardono, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meningkatkan manfaat secara efisien.<sup>12</sup>

Pengangkutan laut merupakan suatu kesatuan dari beberapa hal yang berkaitan dengan pengangkutan laut. Didalamnya terdapat beberapa aspek yang berhubungan, sehingga menjadi suatu kesatuan dalam pengangkutan laut. Aspek-aspek tersebut terdiri dari :<sup>13</sup>

**“a. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan;**

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, hlm. 57.

<sup>12</sup> Anonim, “Hukum Pengangkutan”, tersedia di [manfiroceanscienceoflaw.blogspot.com](http://manfiroceanscienceoflaw.blogspot.com), diakses tanggal 20 Juni 2014.

<sup>13</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 19.

- b. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*);**
- c. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan;**
- d. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.**
- e. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja);**
- f. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.”**

Terjadinya pengangkutan laut dengan kapal, perlu diadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu yang dibuktikan dengan adanya dokumen muatan berupa *bill of lading* atau konosemen dan perusahaan pengangkutan laut wajib mengangkut barang-barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua :

- a. Bersifat publik

Merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yakni :

- 1) Pihak-pihak dalam pengangkutan
- 2) Pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan
- 3) Pihak pemerintah (penguasa)

b. Bersifat perdata

Merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, baik pengangkut maupun pengirim barang.

Kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu (Pasal 310 KUHD). Terjadinya pengangkutan laut dengan kapal, perlu diadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu yang dibuktikan dengan adanya dokumen muatan (konosemen) dan perusahaan pengangkutan laut wajib mengangkut barang-barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.

Setiap perusahaan pengangkutan laut wajib bertanggung jawab atas *cargo* yang telah dimuat di atas kapal, bilamana kesalahan pengoperasian kapalnya misalkan musnah, hilang atau rusaknya barang yang

diangkut dan keterlambatan kedatangan kapal, maka wajib mempertanggungjawabkan pada pengirim dan atau penerima *cargo* tersebut.

Subyek hukum pengangkutan ialah pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.<sup>14</sup> Pihak-pihak yang termasuk ke dalam subyek hukum pengangkutan ialah :

a. Pengangkut (*Carrier*)

Pengangkut adalah pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkutan. Pengangkut sendiri mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.

b. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Pihak yang termasuk ke dalam pengirim ialah, antara lain :

1) Pemilik barang

Dapat berupa manusia pribadi, perusahaan perorangan, perusahaan persekutuan baik badan hukum maupun bukan badan hukum, perusahaan umum (perum).

2) Penjual (Eksportir)

---

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 20.

Selalu berupa perusahaan persekutuan badan hukum atau bukan badan hukum.

3) Majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang (tenaga kerja, olahraga).

Majikan penumpang ialah kepala rombongan atau ketua organisasi tertentu. Pengirim merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Pengirim dalam bahasa Inggris disebut "*consigner*", tetapi khususnya untuk pengangkutan laut disebut "*shipper*".<sup>15</sup>

c. Penumpang (*Passenger*)

Penumpang ialah pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Penumpang mempunyai dua kedudukan, yaitu sebagai subyek karena ia merupakan pihak dalam perjanjian dan sebagai obyek karena ia muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus sudah dewasa atau mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdara)

d. Ekspediter, Biro Perjalanan

Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, hlm. 35.

usaha ekspedisi muatan barang, salah satunya ialah Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Ekspeditur atau *Cargo Forwarder*, dinyatakan sebagai subyek perjanjian pengangkutan walaupun bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim, pengangkut dan penerima.

Ekspeditur berfungsi sebagai “perantara” dalam perjanjian pengangkutan. Pasal 86 KUHD menjelaskan bahwa ekspeditur ialah orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruhkan kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dagangan dan lainnya, melalui daratan atau perairan.<sup>16</sup>

Dalam KUHD diterangkan pula beberapa kewajiban ekspeditur, yaitu :<sup>17</sup>

- “1) Wajib membuat catatan dalam register harian mengenai macam, harga, jumlah barang-barang dagangan yang harus diangkut.**
- 2) Menjamin pengiriman barang dagangan dan lainnya dilaksanakan dengan rapi dan cepat.**
- 3) Menjamin kerusakan atau hilangnya barang-barang yang telah dikirim tersebut yang disebabkan karena kesalahan atau kurang hati-hati.”**

---

<sup>16</sup> Indonesia, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang*, Pasal 86.

<sup>17</sup> *Ibid.*, Pasal 86-88.

Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak yang mencari pengangkut bagi penumpang yaitu biro perjalanan. Biro perjalanan bertindak atas nama penumpang, yang menjadi pihak yaitu penumpang.

e. Pengatur Muatan (*Stevedore/Cargohandling*)

Pengatur muatan adalah orang yang menjalankan usaha dalam bidang pemuatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal. Pengatur muatan, orang yang ahli dan pandai menempatkan barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang dibutuhkan, dan barang-barang tidak mudah bergerak.<sup>18</sup>

Pengatur muatan merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pelayaran. Apabila pengatur muatan itu merupakan bagian dari perusahaan pelayaran, maka dari segi hukum, perbuatan pengatur muatan merupakan perbuatan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Segala perbuatan yang dilakukan oleh pengatur muatan di atas kapal, tunduk pada peraturan yang berlaku di kapal itu. Segala perbuatan melawan hukum

---

<sup>18</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 38.



yang dilakukan oleh pengatur muatan dan anak buahnya menjadi tanggung jawab pengangkut (Pasal 321 KUHD).<sup>19</sup>

f. Perusahaan Pergudangan (*Warehousing*)

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang usaha penyimpanan barang-barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke atas kapal, atau menunggu pengeluarannya dari gudang.<sup>20</sup>

g. Penerima (*Consignee*)

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima dapat dimungkinkan merupakan pengirim atau mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penerima sebagai pengirim dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Dalam hal penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan, maka penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi tergolong juga sebagai subyek hukum pengangkutan.<sup>21</sup>

Obyek hukum pengangkutan adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum

---

<sup>19</sup> *Ibid.*, hlm. 38.

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm. 40.

pengangkutan.<sup>22</sup> Tujuan hukum pengangkutan yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak dalam pengangkutan. Kewajiban pihak pengangkut yaitu menyelenggarakan pengangkutan dari tempat tertentu ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan kewajiban pihak pengirim atau penumpang yaitu membayar biaya pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan ini *consensuil* (timbang balik) di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama, di sini dapat dilihat kedua belah pihak mempunyai kewajiban yang harus ditunaikan, yaitu :<sup>23</sup>

- “a. Pihak pengangkut : mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat.**
- b. Pihak pengirim (pemakai jasa angkutan) : berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirim pada alamat tujuan dengan jelas. Di tempat tujuan barang tersebut diserahkan kepada penerima yang**

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, hlm. 61

<sup>23</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Op. Cit.*, hlm. 67.

**nama dan alamatnya tercantum dalam surat angkutan sebagai pihak ketiga yang turut serta bertanggungjawab atas penerimaan barang.**

- c. Kedudukan pihak penerima barang karena sesuatu perjanjian untuk berbuat sesuatu bagi penerima barang apakah barang itu diterimanya sebagai suatu hadiah (Pasal 1317 KUHPerdara).”**

Hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut, sebagai pihak-pihak dalam perjanjian transportasi yaitu *consensuil* berdiri sama tinggi (*gecoordineerd*) bukan merupakan *gecoordineerd*, karena di sini tidak terdapat hubungan kerja antara buruh dan majikan dan tidak terdapat pula hubungan pemborongan menciptakan hal-hal baru, mengadakan benda baru, di mana dalam Pasal 1617 KUHPerdara yang merupakan penutup dari bagian ke 6 Titel VII a, yang isinya mengenai kewajiban juru pengangkut dan nahkoda. Adapun sebagai jenis perjanjian campuran dalam perjanjian pengangkutan yaitu antara melakukan pekerjaan pengangkutan dan penyimpanan, sehubungan dengan :<sup>24</sup>

- “a. Pasal 468 ayat (1) KUHD menetapkan bahwa pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkut.**

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm. 68.

- b. Pasal 1706 KUHPerdata penerima titipan, wajib merawat barang yang dititipkan untuk diangkut dan diserahkan.**
- c. Pasal 1714 KUHPerdata si penerima titipan untuk diangkut dan diserahkan wajib merawat barang, mengembalikan dalam jumlah nilai yang sama.”**

Dalam perjanjian pengangkutan menurut kebiasaan dan yang dirumuskan dalam Pasal 90 KUHD, merupakan suatu perjanjian persetujuan antara pihak pengangkut dan pengirim barang, waktu pengiriman, pemuatan ganti rugi memuat akta yang dinamakan suatu muatan (*vrachtbrief*) memuat :

- a. Nama barang, berat ukuran bilangan, merek pembungkus.
- b. Nama orang penerima kepada siapa barang itu diserahkan.
- c. Nama tempat pengangkut atau juragan perahu, pengemudi, pengangkutan truk, bus, dan lain-lain.
- d. Jumlah upah pengangkut dan tanda tangan pengirim/surat angkutan itu harus dicatat dalam buku register.

Terdapat 2 (dua) faktor tanggung jawab dalam pengangkutan, yaitu :

- a. Tanggung jawab secara relatif

Yaitu kerugian yang tidak dapat dicegah atau dihindarkan secara layak, misalnya akibat dari badai/topan yang luar biasa hingga kapal terkena karang dan kandas di laut. Hal itu di luar kekuasaan pengangkut meskipun ia berusaha secara layak, air laut tetap masuk ke ruang palka kapal. Akibat topan itu, alat mekanisme tidak dapat bekerja lagi.<sup>25</sup>

b. Tanggung jawab secara mutlak

Yaitu kelalaian pengangkut yang mempunyai kewajiban mutlak terhadap tanggung jawab.

Di dalam pengangkutan laut, baik itu pengangkutan barang atau penumpang, akan ada kerugian yang dialami. Kerugian tersebut dapat disebabkan oleh beberapa hal. Ada dua hal yang menyebabkan timbulnya kerugian di dalam pengangkutan laut, yaitu kerugian yang disebabkan karena tubrukan dan kerugian yang disebabkan bukan karena tubrukan.

### **C. Ganti Rugi Dalam Pengangkutan Laut**

Kerugian laut meliputi seluruh kerusakan yang mungkin dialami oleh kapal dan/atau muatan selama pelayaran, begitu pula pengeluaran luar biasa yang mungkin timbul dalam

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 167-168.

kegiatan maritim. Istilah kerugian laut juga digunakan untuk menunjukkan kerugian laut sebagian. Perbedaan nyata dibuat antara Kerugian Laut Umum (G/A) dengan Kerugian Laut Sebagian (P/A).<sup>26</sup>

### 1. Kerugian Laut Umum (*General Average*)

Prinsip dari kerugian laut umum secara jelas dicantumkan dalam aturan A dari Aturan *York Antwerp 1950* :<sup>27</sup>

**“ Terdapat suatu tindakan-tindakan kerugian laut umum, apabila dan hanya bila suatu pengorbanan luar biasa atau pengeluaran luar biasa dengan sengaja dan beralasan dilakukan atau terjadi untuk keselamatan umum dengan maksud mencegah dari petaka atas harta milik yang terlibat dalam suatu kegiatan maritim biasa.”**

Sementara *Marine Insurance Act 1906* menyatakan :<sup>28</sup>

**“ Terdapat suatu tindakan kerugian laut umum, bila suatu pengorbanan luar biasa atau pengeluaran luar biasa secara sukarela dan beralasan dilaksanakan atau terjadi pada waktu petaka untuk maksud menjaga harta benda yang berbahaya dalam kegiatan laut biasa.”**

---

<sup>26</sup> J. Bes, *Pencarteran Kapal Laut dan Kondisinya*, hlm. 121.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

Dalam tindak kerugian laut umum, kepentingan umum yaitu keselamatan kapal, muatan dan uang tambang, merupakan hal yang utama. Pengorbanan atau pengeluaran yang dibuat atau yang timbul untuk keuntungan dari kepentingan bersama dan sewajarnya bahwa setiap kepentingan berbur dalam pengorbanan atau pengeluaran itu sebanding dengan nilai yang dipertaruhkan. Sudah tentu tidak beralasan untuk satu pihak harus membayar kerugian keseluruhannya.

Di dalam kerugian laut umum terdapat penaksir kerugian (*average adjusters*). Penaksir kerugian laut yang berpengalaman dipercayai tugas untuk membagi secara adil kerugian dan kelebihan pengeluaran pada pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan maritim dan menetapkan biaya-biaya mana yang ditetapkan sebagai kerugian laut khusus (*particular average*) dan pengeluaran-pengeluaran mana yang ditetapkan sebagai kerugian laut umum (*general average*).

Tuntutan-tuntutan ganti rugi yang besar misalnya tuntutan ganti rugi akibat tubrukan antara dua kapal juga ditangani oleh penaksir yang berpengalaman, ternyata bahwa dalam kasus tubrukan antara dua kapal yang bernilai berbeda, yang kedua kapal tersebut disalahkan, meskipun

dalam tingkat yang berbeda dan masing-masing kapal mempunyai batas-batas maksimum kewajibannya, sesuai dengan seksi 502-509 *Merchant Shipping Act*, pembagian kerugian merupakan hal yang kompleks.<sup>29</sup>

*a. Average Bond*

Dalam hal adanya peristiwa yang luar biasa selama pelayaran, yang menyebabkan tindakan kerugian laut umum, suatu *average bond* disusun, di mana pemilik muatan terikat untuk membayar sesuai dengan proporsinya di dalam kerugian laut umum. Kontribusi dari berbagai pihak yang berkepentingan, akan ditetapkan oleh penaksir kerugian (*average adjusters*) yang akan mengeluarkan suatu pernyataan kerugian laut (*average statement*).

*Average Bond* harus ditandatangani sebelum penyerahan muatan yang sebenarnya kepada penerima, yang harus menyediakan data yang akurat mengenai nilai dan lain-lain.<sup>30</sup>

*b. Average Statement*

*Average Statement* ini menunjukkan secara rinci, kontribusi masing-masing pihak yang berkepentingan dalam kerugian laut umum, selaras dengan nilainya.

---

<sup>29</sup> *Ibid.*, hlm. 122.

<sup>30</sup> *Ibid.*



*Average Statement* disusun oleh *Average Adjusters* dan didistribusikan di antara pihak-pihak yang berkepentingan segera setelah selesai dibuat, bilamana penyelesaian dapat dilaksanakan.<sup>31</sup>

c. Deposito kerugian laut umum (*general average deposit*)

Sebelum penyerahan muatan, pemilik kapal berhak untuk menyaratkan suatu deposito uang tertentu dari penerima muatan sebagai jaminan pembayaran patungan mereka dalam kerugian laut umum. Kontribusi ini disetorkan ke bank pada suatu rekening dan mendapatkan tanda bukti penerimaa deposito atas dua nama yang dipercaya yang dipilih oleh kapal dan penyettor. Biasanya *average adjusters* ditunjuk atas nama pemilik kapal.

Jumlah simpanan demikian dan bunga uang yang dihasilkan dari uang didepositokan tersebut akan ditahan sebagai jaminan pembayaran penyelamatan (*salvage*) dan/atau kerugian laut umum dan/atau kerugian laut khusus dan/atau biaya-biaya lain yang akan ditetapkan oleh *average adjusters*. Seandainya deposito sementara itu melebihi kontribusi yang akhirnya jatuh tempo, maka kelebihan akan dibayarkan kembali kepada si penyimpan.

---

<sup>31</sup> *Ibid.*, hlm. 123.

Dalam beberapa kasus, “garansi” dapat diterima untuk pembayaran kontribusi iuran dalam kerugian laut umum sebagai pengganti deposito uang kontan. Kontribusi terhadap kerugian laut umum biasanya ditutup oleh asuransi.<sup>32</sup>

d. Pengorbanan (*jettison*)

Dalam hal muatan dibuang ke laut dengan sengaja, umpamanya dengan tujuan untuk mengapungkan kapal yang kandas, tindakan tersebut dilakukan demi kebaikan semua pihak yang berkepentingan kapal, muatan dan uang tambang dan sedemikian, merupakan kerugian laut umum, asalkan pengapalan muatan di atas dek sesuai dengan kebiasaan pelayaran yang diakui konsekuensinya. Kehilangan muatan dek akibat cuaca buruk misalnya muatan kayu di atas geladak, tidak ditutup dalam *term* ini. Kehilangan demikian akan diganti sebagai kerugian laut khusus, dan menjadi beban dari pemilik muatan yang sebenarnya.<sup>33</sup>

2. Kerugian Laut Khusus (*Particular Average*)

Kerugian laut khusus hanya berkaitan dengan kerugian dan/atau pengeluaran yang secara khusus dipikul oleh pemilik kapal, yang telah mengalami kerugian akibat

---

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

cuaca buruk, atau oleh pemilik muatan yang telah rusak dalam persinggahan misalnya kerusakan kebocoran yang untuk itu pengeluaran tambahan harus diadakan. Dalam hal ini kerugian laut khusus tidak ada persoalan mengenai kepentingan bersama, yang demikian berbeda dengan kerugian laut umum, masing-masing pihak yang berkepentingan harus menanggung kerugiannya sendiri-sendiri dan tidak ada alasan bagi kerugian atau pengeluaran yang timbul proporsional antara pihak-pihak yang tersangkut.

Seandainya sebuah kapal kandas dan diapungkan kembali pada saat air pasang dengan tenaganya sendiri, jika terjadi kerugian akan dianggap sebagai kerugian laut khusus. Namun, apabila kapal telah diapungkan, dibantu dengan kapal tunda, pengeluaran tambahan yang telah timbul demi kepentingan bersama kapal, muatan dan uang tambang sehingga proporsinya dalam kerugian laut umum sepenuhnya dapat dipertanggungjawabkan.<sup>34</sup>

a. Pengeluaran pengganti (*substitute expenses*)

Ungkapan-ungkapan ini meliputi pengeluaran yang timbul sebagai pengganti pengeluaran lain-lain yang sebenarnya diizinkan sebagai kerugian laut umum.

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, hlm. 124.

Masalah ini mungkin dapat dijelaskan dengan contoh berikut ini. Seandainya kapal harus dinaik-dokkan di pelabuhan perlindungan, nahkoda mungkin boleh memilih untuk membongkar muatan sebelum kapal naik dok atau tetap menyimpan muatan di kapal. Sudah tentu, andaikata perusahaan dok menyetujuinya dan tidak ada keberatan dari pihak pemilik kapal.

Dengan menahan muatan di atas kapal pada saat kapal naik dok, berarti menghemat biaya pembongkaran, penyimpanan dan pemuatan kembali, tetapi pengeluaran naik dok akan lebih tinggi. Apabila naik dok dengan muatan di kapal, menurut syarat-syarat dalam *bill of lading*, pemilik kapal mempunyai kebebasan untuk naik dok dengan muatan di atas kapal malah lebih menguntungkan, wajar jika pengeluaran tambahan untuk naik dok diizinkan sebagai kerugian laut umum, untuk pengganti pengeluaran-pengeluaran yang telah dihemat dengan meniadakan kegiatan pembongkaran, penyimpanan, dan pemuatan kembali. Sudah tentu, apa yang disebut “pengeluaran pengganti” tidak boleh melebihi pengeluaran-pengeluaran yang dihemat.<sup>35</sup>

b. *York-Antwerp Rules 1950*

---

<sup>35</sup> *Ibid.*

Sudah merupakan kebiasaan tetap untuk menyelesaikan kerugian laut umum sesuai dengan aturan-aturan *York-Antwerp 1950*, yang dengan tegasnya menetapkan pengorbanan dan pengeluaran-pengeluaran yang akan diperlakukan sebagai kerugian laut umum dan dengan cara apa pembagian akan dilaksanakan.

Penting sekali untuk menetapkan dalam *bill of lading* dan perjanjian *charter*, bahwa kerugian laut umum akan diatur sesuai dengan *York-Antwerp Rules 1950*.<sup>36</sup>

#### **D. Penutup**

Tanggung jawab para pihak pada kasus wanprestasi dalam pengangkutan barang melalui laut yaitu tanggung jawab yang ada pada seorang pengangkut di mana ia yang membawa barang dari pengirim ke penerima. Di mana selama membawa barang-barang tersebut pengangkut harus menjaga barang-barang tersebut sampai pada pelabuhan tujuan agar tidak hilang, rusak, dicuri dan lainnya yang dapat mengakibatkan pengirim maupun penerima mengalami kerugian. Karena pada saat ada kerusakan maka pengangkut haruslah bertanggung jawab. Namun, tanggung jawab dari pengangkut pun dibatasi di dalam KUHD.

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, hlm. 125.

Penyelesaian ganti rugi di dalam pengangkutan laut dilihat dari apa yang menyebabkan kerugian itu timbul. Dalam bidang pelayaran penyebab timbulnya kerugian antara lain karena tubrukan, bukan karena tubrukan. Dalam hal tanggung jawab terhadap muatan, konvensi telah mengatur untuk kapal yang tidak membawa muatan (*non carrier*) bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan sebesar 40% (empat puluh persen) dari total kerugian muatan. Sedangkan untuk kapal yang membawa muatan (*carrier*), bertanggung jawab sebesar 60% (enam puluh persen) dari total kerugian muatan. Terdapat tiga cara untuk menyelesaikan sengketa ganti rugi, yaitu musyawarah, arbitrase/mediasi dan proses pengadilan. Dalam hal kerugian disebabkan oleh pengangkut yang menyebabkan kapal terlambat tiba, tidak sesuai dengan waktu yang telah ditentukan dalam *Bill of Lading*, maka penerima saat meminta kepada pengadilan untuk menahan kapal tersebut tanpa perlu mengajukan gugatan.

Penegak hukum harus mengerti mengenai hukum pengangkutan, terutama dalam hal ini mengenai hukum pelayaran, hukum pengangkutan laut atau hukum maritim.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Peraturan Perundang-undangan

Indonesia. *Undang-Undang tentang Pelayaran*. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988.

### B. Buku

Bes, J. *Pencarteran Kapal Laut dan Kondisinya*.

Cahyono, Akhmad Budi dan Surini Ahlan Sjarif. *Mengenal Hukum Perdata*. Jakarta : Gitama Jaya, 2008.

Hay, Marhainis Abdul. *Hukum Perdata Materiil*. Jakarta : Pradnya Paramita, 1984.

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung : Citra Aditya Bakti, 1991.

Poerwadarminta, W.J.S. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka, 1982.

Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3 Hukum Pengangkutan*. Jakarta : Djambatan, 1981.

- \_\_\_\_\_. *Pengertian Pokok Hukum Dagang 5 Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*. Jakarta : Djambatan, 2000.
- Sardjono, Supto. *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*. Jakarta : Simplex, 1985.
- Situmorang, Victor. *Sketsa Asas Hukum Laut*. Jakarta : Bina Aksara, 1987.
- Subekti, R dan R. Tjitrosudibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*. Jakarta : Pradnya Paramita, 1991.
- \_\_\_\_\_. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Jakarta: Pradnya Paramita, 2001.
- \_\_\_\_\_. *Kamus Hukum*. Jakarta : Pradnya Paramita, 2005.
- Subekti, R. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta : Intermasa, 1978.
- \_\_\_\_\_. *Hukum Perjanjian*. Jakarta : Intermasa, 2001.
- Suyono, R.P. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta : PPM, 2001.
- Tjakranegara, Soegijatna. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta : Rineka Cipta, 1995.
- Widjaja, Gunawan. *Memahami Prinsip Keterbukaan, (aanvullendrecht), dalam Hukum Perdata*. Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006.
- Widjaya, I.G. Ray. *Merancang Suatu Kontrak, Contract Drafting, Teori dan Praktek*. Jakarta : Kesaint Blanc, 2003.



### C. Lain-lain

Anonim. "Hukum tentang Perjanjian Pengangkutan". Tersedia di *folorensus.blogspot.com/2008/07/hukum-tentang-perjanjianpengangkutan*. Diakses tanggal 20 Juni 2014.

Anonim. "Hukum Pengangkutan". Tersedia di *manfiroceanscienceoflaw.blogspot.com*. Diakses tanggal 20 Juni 2014.

Anonim. "Kamus Besar Bahasa Indonesia". Tersedia di *http://kamus.bahasa.indonesia.org/Analisis*. Diakses tanggal 29 Mei 2014.

Anonim. "Kamus Besar Bahasa Indonesia". Tersedia di *http://kamus.bahasa.indonesia.org/Kasus*. Diakses tanggal 29 Mei 2014.

Anonim. "Perbuatan Melawan Hukum". Tersedia di *wonkdermayu.wordpress.com*. Diakses tanggal 14 September 2014.

Anonim. "Wanprestasi dan Akibat-akibatnya". Tersedia di *http://blogprinsip.blogspot.com/2012/10/wanprestasi-dan-akibat-akibatnya*. Diakses tanggal 28 Juni 2014.

Badan Pembinaan Hukum Nasional. *Simposium Hukum Angkatan Darat dan Laut*. Semarang : Binacipta, 1981.

Hadi, Ahmad Utoyo. *Wawancara*. Narasumber ahli di bidang Pelayaran, Jalan Boulevard Timur, Kelapa Gading. Jakarta, 13 Agustus 2014.

Malik, Muhammad Iqbal. "Perdagangan Internasional". *Makalah*. Disampaikan untuk memenuhi tugas mata kuliah Hukum Perdata Internasional. Bogor, 2013.

Motik, Chandra. "Bab IV Nahkoda dan Awak Kapal". *Makalah*. Disampaikan pada perkuliahan Hukum Maritim di FH UI. Depok, 11 Mei 2006.

Riansyah, Muhammad Ihsan. "Kapal Tubrukan di Laut (*Collision Accident on The Sea*)". Tersedia di [muhammadihsanriansyah.blogspot.com](http://muhammadihsanriansyah.blogspot.com). Diakses tanggal 10 Agustus 2014.