

387.5

BAD

+

UPT-INSTAN-...

No. Daft : 2150/KI/F4

Tgl. : 16-6-1997

M A K A L A H

J U D U L :

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUSAKAN BARANG MUATAN
DALAM PENGANGKUTAN DI LAUT**

O L E H :

SITI MALIKHATUN BADRIYAH, S.H.

NIP : 132 049 780

**TELAH DIDISKUSIKAN PADA DISKUSI JURUSAN HUKUM KEPERDATAAN
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG**

TANGGAL : 2 JANUARI 1996

DAFTAR ISI

	Halaman
I. PENDAHULUAN	1
II. PERMASALAHAN	3
III. PEMBAHASAN MASALAH	4
A. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Muatan Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang	4
B. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Muatan Menurut The Hague Rules	11
C. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Muatan Menurut The Hamburg Rules	15
D. Analisa Perbandingan	18
IV. PENUTUP	24
A. Simpulan	24
B. Saran	26
DAFTAR PUSTAKA	26

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUSAKAN BARANG MUATAN DALAM PENGANGKUTAN DI LAUT

I. PENDAHULUAN

Hubungan antar negara dewasa ini sudah tidak mungkin dihindari lagi, lebih-lebih dalam era globalisasi seperti saat ini. Antara satu negara dengan negara lainnya saling membutuhkan satu sama lain, baik dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan dan sebagainya.

Interaksi antar negara ini akan sulit terwujud tanpa adanya pengangkutan, terutama dalam kaitannya dengan perekonomian, khususnya perdagangan. Apalagi dengan makin pesatnya perkembangan informasi dan teknologi.

Sebagai salah satu negara di dunia, Indonesia pun berperam aktif dalam hal ini. Oleh karena itu untuk memperlancar komunikasi sangat diperlukan adanya pengangkutan di laut, disamping pengangkutan di darat dan di udara. Lebih-lebih melihat keadaan Indonesia sebagai negara kepulauan (archipelagic state).

Pengangkutan adalah hubungan timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan (H.M.N. Purwosutjipto, S.H., Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, 1984:2).

Salah satu jenis pengangkutan yang ada adalah pengangkutan di laut, yang sangat penting artinya terutama dalam pengangkutan barang dengan jumlah yang sangat besar.

Dalam pengangkutan di laut ini melibatkan beberapa pihak, yaitu pengirim, pengangkut, dan penerima barang. Masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban sendiri-sendiri. Apa yang menjadi kewajiban dari pengangkut adalah merupakan hak dari pengirim atau penerima barang. Demikian juga sebaliknya, apa yang menjadi kewajiban dari pengirim atau penerima barang adalah hak dari pengangkut.

Fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai (H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, 1984 : 1).

Sehubungan dengan hal ini Sudjatmiko berpendapat bahwa dalam pelayaran niaga ada beberapa kegunaan tertentu kepada muatan kapal (Drs. F.D.C. Sudjatmiko, Pokok-pokok Pelayaran Niaga, 1979 : 4), yaitu :

1. Kegunaan berdasarkan perbedaan tempat (place utility)
2. Kegunaan berdasarkan perbedaan waktu (time utility).

Barang yang berada di suatu tempat tertentu tidak atau kurang mempunyai kegunaan kalau kebutuhan akan barang yang bersangkutan di tempat itu sudah mencapai titik jenuh. Sedangkan di tempat yang minus, barang tersebut akan lebih berguna. Demikian juga mengenai waktu produksi, sering tidak sama dengan waktu dimana barang yang diproduksi itu akan dikonsumsi.

Perbedaan ini dapat disebabkan karena pengaturan jadwal waktu bertanam sampai berbuah oleh alam atau karena produksi yang harus dilakukan secara maksimal menurut jadwal waktu tertentu. Pelayaran niaga mengantarkan produk ini ke tempat yang lebih membutuhkan.

Dalam pelaksanaan pengangkutan, pengangkut harus membawa barang dengan selamat sampai ke tujuan. Namun apa yang diharapkan tidak selalu menjadi kenyataan. Ada kemungkinan terjadi peristiwa yang menyebabkan barang tidak dapat diserahkan sebagian atau seluruhnya sebagaimana mestinya. Salah satu penyebabnya adalah adanya kerusakan pada barang muatan tersebut, yang menyebabkan timbulnya kerugian. Hal inilah yang akan dibahas lebih lanjut dalam tulisan ini.

III. PERMASALAHAN

Permasalahan yang timbul dalam hubungannya dengan kerusakan barang muatan dalam pengangkutan di laut banyak sekali, oleh karena itu penulis membatasi permasalahan sebagai berikut :

1. Sejauh mana tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang ?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut The Hague Rules ?
3. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut The Hamburg Rules ?

4. Bagaimana analisa perbandingan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang, The Hague Rules, dan The Hamburg Rules ?

III. PEMBAHASAN MASALAH

A. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Dari peristiwa ini timbullah hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya (Prof. Subekti, S.H., 1987 : 1).

Sedangkan perjanjian pengangkutan pada dasarnya adalah suatu perjanjian, maka paling sedikit harus ada dua pihak. Salah satu pihaknya adalah pengangkut (Jemmy Barmawi, S.H., LL.M., Hukum Angkutan di Laut, Majalah Pembinaan Hukum Nasional, 1990 : 107).

Pengangkut adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang sebagian atau seluruhnya melalui lautam (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pasal 466).

Dengan demikian perjanjian pengangkutan barang dapat terjadi karena carter dan perjanjian lainnya (bukan carter). Jadi, pengangkut menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang, bisa pengusaha kapal, bisa juga bukan pengusaha kapal. Pengusaha kapal ini bisa pemilik dan bisa juga bukan pemilik kapal (Jenny Barmawi, S.H.,LLM, Kuliah Pencangkakan Hukum Pengangkutan di Laut, tanggal 26 September 1995).

Pembedaan pengangkut pengusaha kapal dan pengangkut bukan pengusaha kapal membawa konsekuensi pada perbedaan kewajiban.

Yang dimaksud dengan pengusaha kapal adalah dia, yang memakai sebuah kapal guna pelayaran di laut dan mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikannya oleh seorang nahkoda yang bekerja padanya (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pasal 320).

Dalam hal pengangkut sekaligus pengusaha kapal maka mempunyai kewajiban sebagai berikut :

1. Pemeliharaan kapal;
2. perlengkapan;
3. peranakbuahan;
4. muatan.

Sedangkan pengangkut bukan pengusaha kapal hanya bertanggung jawab terhadap muatan. Dengan demikian tanggung jawabnya lebih sempit jika dibandingkan dengan pengangkut pengusaha kapal.

Mengenai kewajiban pengangkut untuk menyediakan

kapal diatur dalam pasal 467 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyebutkan :

Si pengangkut adalah dalam batas-batas sepantasnya bebas dalam memilih alat pengangkutan yang akan dipakainya, kecuali apabila sudah diadakan persetujuan tentang akan dipakainya suatu alat pengangkutan tertentu.

Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pasal 468 ayat 1).

Sedangkan mengenai periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak saat ia menerima barang sampai menyerahkan barang tersebut. Penerimaan barang ini bisa di pelabuhan pemuatan atau sebelumnya. Demikian juga dalam hal menyerahkan barang, bisa dilakukan di pelabuhan pembongkaran atau setelah itu.

Untuk membawa barang muatan sampai tujuan dengan selamat, pengangkut harus menyiapkan kapalnya dalam keadaan laik laut, yaitu dipelihara, diperlengkapi, dan dianakbuahi secukupnya (ada mahkota dan anak buah kapal). Hal ini bisa dilihat dari pasal 470 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang, meskipun tidak disebutkan secara tegas.

Adanya kewajiban dari pengangkut di atas maka, kalau tidak dipenuhi akan timbul tanggung jawab yang dibebankan padanya. Tanggung jawab pengangkut menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang ini bersifat mutlak, sehingga bagaimanapun juga ia bertanggung jawab penuh terhadap se-

segala muatan yang diangkutnya. Oleh karena itu jika terjadi kerusakan barang muatan, pengangkut harus mengganti kerugian, kecuali apabila kerugian tersebut timbul karena tiga hal sebagai berikut :

1. *overmacht*

Syarat *overmacht* menurut Jenny Barmawi, dalam kuliah pencangkakan hukum pengangkutan di laut adalah:

- a. tidak ada kesengajaan;
- b. tidak dapat diduga sebelumnya;
- c. terjadi sesudah perjanjian;
- d. debitur belum wanprestasi

2. cacat pada barang tersebut;

3. kesalahan pada pengirim, misalnya barang tidak dipak sebagaimana mestinya.

Hal tersebut dapat dilihat dalam pasal 468 ayat 2 KUHD, yang menyatakan sebagai berikut :

"Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari yang mengirimkannya.

Pengangkut juga bertanggung jawab terhadap kerusakan barang sebagai akibat perbuatan melanggar hukum dari nahkoda atau anak buah kapal. Hal ini karena nahkoda dan anak buah kapal adalah buruh dari pengusaha kapal.

Menurut Wiwoho Goejono, yang dimaksudkan dengan buruh berdasarkan Perjanjian Kerja Laut ialah nahkoda dan

anak buah kapal termasuk para perwira kapal (Hukum Perjanjian Kerja Laut, 1986 : 28).

Adapun yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal di satu pihak dan seorang buruh di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk di bawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai nahkoda atau anak buah kapal (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pasal 395 ayat 1).

Selanjutnya tanggung jawab pengangkut terhadap perbuatan melanggar hukum dari nahkoda atau anak buah kapal, diatur dalam pasal 468 (3) jo. pasal 321 (2) KUHD, Pasal 463 (3) KUHD, menyebutkan sebagai berikut :

"Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut".

Sedangkan pasal 321 (2) menyatakan :

"Dia adalah bertanggung jawab untuk segala kerugian yang di timbulkan pada pihak ketiga, oleh sesuatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya atau yang melakukan sesuatu pekerjaan di kapal atau muatannya, asal perbuatan melanggar hukum tadi dilakukan dalam jabatan mereka atau pada waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka".

Pengecualian dari hal di atas adalah bila kerugian yang ditimbulkan oleh nahkoda dalam jabatannya tersebut sebagai akibat dari :

1. kesengajaan;
2. kesalahan kasar (KUHD, pasal 342 ayat 2)

Kesengajaan maksudnya adalah adanya niat, sedangkan kesalahan kasar adalah apabila tidak ada niat, tetapi dia sudah dapat memperkirakan adanya kerugian bila dilakukan, tetapi tetap dilakukan (Jenny Barnawi, Kuliah Pencangkokan Hukum Pengangkutan di laut, tanggal 26 September 1995). Dalam hal demikian ini nahkoda harus bertanggung jawab pribadi, karena nahkoda adalah pemimpin kapal (pasal 341 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Oleh karena itu ia diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, pasal 342 ayat 1).

Dalam hal pengangkut bukan pengusaha kapal memberikan ganti rugi kepada pihak ketiga maka ia berhak untuk minta penggantian dari pengusaha kapal, apabila kerusakan barang terjadi karena kapal atau nahkoda atau anak buah kapal.

Pengangkut tidak boleh minta diperjanjikan bahwa ia tidak bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang disebabkan hal sebagai berikut :

1. Kurang diusahakannya akan pemeliharaan, perlengkapan atau peranakanbuahan alat pengangkutannya, atau
2. kurang diusahakannya kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan, ataupun
3. disebabkan karena salah memperlakukannya atau kurang penjagaan terhadap barang yang diangkut.

Janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal (Kitab Undang-undang Hukum Dagang,, pasal 470 ayat 1).

Selanjutnya apabila kita melihat pasal 470 ayat 2 dan 3 maka dapat diketahui,, bahwa :

1. Pengangkut diperkenankan memperjanjikan,, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk satu potong barang yang diangkutnya kecuali apabila kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut,, sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Jumlah tersebut tidak boleh ditetapkan kurang dari enam ratus rupiah.
2. Pengangkut dapat memperjanjikan,, bahwa ia tidak akan diwajibkan memberikan sesuatu ganti kerugian pun,, apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara keliru.

Sedangkan beban pembuktian mengenai tanggung jawab pengangkut dibebankan pada pengangkut (Kitab Undang-undang Hukum Dagang,, pasal 470a dan 471).

Mengenai perhitungan ganti rugi,, dihitung berdasarkan harga dan jenis serta keadaan yang sama di tempat tujuan. Apabila karena sebab yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pengangkut maka ditetapkan berdasarkan harga,, jenis dan keadaan barang di tempat pemuatan. Sedangkan mengenai kerusakan barang,, harus diganti jumlah yang diperoleh dengan mengurangi jumlah tersebut di atas dengan harga barang yang telah rusak,, dan dikurangi lagi dengan apa yang karena kerusakan tadi dapat dihemat dalam

hal bea, biaya dan upah pengangkutan (Kitab Undang - undang Hukum Dagang, pasal 472 dan 473).

Selanjutnya mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut, diatur dalam pasal 474 dan 475 Kitab Undang-undang Hukum Dagang,, yang menyebutkan :

"Apabila pengangkut adalah pengusaha kapal, maka tanggung jawabnya tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut dengan kapal tersebut adalah terbatas sampai sejumlah lima puluh rupiah tiap-tiap meter kubik isi bersih kapal tersebut, ditambah sekedar mengenai kapal yang digerakkan dengan tenaga mesin, dengan apa yang guna menentukan isi tersebut harus dikurangkan dari isi kotor, untuk ruangan yang diperlukan oleh tenaga penggerak.

Apabila pengangkut itu bukan pengusaha kapal maka kewajiban untuk mengganti rugi adalah terbatas pada jumlah yang mana, karena kerugian yang diderita, berdasarkan pasal yang lalu dapat dimintakan penggantian dari si pengusaha kapal!"

Tanggung jawab terbatas dari pengangkut didasarkan pada nilai kapal sebelum terjadinya musibah.

Pembatasan tanggung jawab seperti tersebut di atas tidak akan berlaku, dalam arti pengangkut harus bertanggung jawab sepenuhnya dalam hal kerugian disebabkan karena adanya kesengajaan atau kesalahan kasar dari pengangkut (Kitab Undang-undang Hukum Dagang, pasal 476).

B. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Muatan Menurut The Hague Rules

Perjanjian pengangkutan menurut The Hague Rules disebut dalam article I(b), yaitu sebagai berikut :

"Contract of carriage applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any

similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same".

Dalam The Hague Rules ini, perjanjian carter tidak termasuk sebagai perjanjian pengangkutan. Untuk charter party meskipun mengeluarkan bill of lading tetap tidak berlaku The Hague Rules.

Perjanjian pengangkutan barang berdasarkan The Hague Rules pada prinsipnya hanya perjanjian pengangkutan yang mengeluarkan bill of lading atau dokumen-dokumen yang serupa dengan bill of lading (Jenny Barmawi, Bahan Kuliah Pencangkakan Hukum Pengangkutan di laut, Tanggal 13 Oktober 1994).

Dalam The Hague Rules tidak dijelaskan mengenai apa yang disebut dengan bill of lading.

Selanjutnya mengenai pengangkut, dijelaskan dalam article: I(a), sebagai berikut :

"Carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper".

Dengan demikian yang dimaksud dengan pengangkut adalah:

1. Pemilik kapal yang menutup perjanjian langsung dengan pengirim, atau
2. Pencarter yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengirim.

Sedangkan periode tanggung jawab pengangkut adalah

sejak barang-barang dimuat sampai dibongkar di pelabuhan tujuan. Hal ini dapat dilihat dalam article Ie yang menyebutkan sebagai berikut :

"Carriage of goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship".

Sebelum dan pada saat pelayaran dimulai pengangkut harus menyiapkan kapalnya dipelihara dengan wajar untuk :

1. menjadikan kapalnya laik;
2. dianakbuahi secukupnya, dengan peralatan secukupnya dan perbekalan yang cukup untuk kapal;
3. membuat ruangan-ruangan, kamar-kamar beku dan kamar-kamar dingin dan bagian-bagian lain dari kapal dimana barang-barang diangkut cocok dan aman untuk penerimaan, pengangkutan dan pemeliharaan (article III (1)).

Pengangkut juga berkewajiban atas pemeliharaan muatan. Hal ini tersebut dalam article II dan article III (2). Pengangkut berkewajiban untuk secara tepat dan hati-hati memuat, menangani, menadatkan, mengangkut, menjaga, memelihara dan membongkar barang-barang muatan.

Apabila terjadi kerusakan barang muatan, maka pengangkut yang dibebani untuk membuktikan jika terjadi claim.

Pada dasarnya kalau pengangkut sudah memenuhi apa yang disebutkan dalam article III (1) maka selanjutnya ia bebas. Oleh karena itu pasal ini penting sekali bagi pengangkut, karena apabila kewajiban yang ditentukan di dalamnya sudah terpenuhi maka pengangkut bisa menikmati kebebasan-pembebasan seperti disebut dalam article IV (2),

yaitu:

- Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:
- a. act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servant of the carrier;
 - b. fire, unless caused by the actual fault or privy of the carrier;
 - c. perils, danger and accident of the sea or other navigable waters;
 - d. act of god;
 - e. act of war;
 - f. act of public enemies;
 - g. arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
 - h. quarantine restrictions;
 - i. act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
 - j. strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
 - k. riots and civil commotions;
 - l. wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
 - m. insufficiency of packing;
 - p. latent defects not discoverable by due diligence.

Pengangkut bisa membebaskan atau membatasi tanggung jawab terhadap kerusakan barang, apabila sebelum pengapalan pengirim tidak memberitahukan mengenai sifat dan nilai barang atau sengaja diberitahukan secara keliru (Article III ayat 5).

Pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang yang disebabkan oleh perbuatan nahkoda atau awak buah kapal.

Barang-barang yang diangkut dalam dek dan binatang hidup apabila sudah disebutkan dalam bill of lading bahwa barang tersebut ditaruh di dek, maka pengangkut bebas dari tanggung jawab. Dengan demikian apabila terjadi kerusakan pengangkut bebas dari tanggung jawab.

Dalam the hague rules banyak sekali ketentuan yang bisa membebaskan pengangkut dari tanggung jawab terhadap kerusakan barang-barang muatan.

C. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Menurut The Hamburg Rules

Mengenai perjanjian pengangkutan menurut The Hamburg rules disebutkan dalam article I (6) yaitu sebagai berikut:

"Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another, however, a contract which involves carriage by sea for the purposes of this convention only in so far as it relates to the carriage by sea".

Perjanjian carter di sini bukan merupakan perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan barang dalam hal ini hanya perjanjian yang mengeluarkan bill of lading. Dengan demikian bila tidak dikeluarkan bill of lading maka tidak termasuk perjanjian pengangkutan. Hal ini lebih ditegaskan lagi dalam article 2 (3), yang menyebutkan :

"The provisions of this convention are not applicable to charter parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter party, the provisions of the convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer".

Pengangkut dalam hal ini dikenal adanya carrier dan actual carrier. Antara keduanya ada perbedaan. Menurut An-an Chandrawulan, S.H., LL.M dalam kuliah pencangkakan Hukum Pengangkutan di Laut tanggal 25 Oktober 1995.

1. carrier adalah pengangkut pasif;
2. actual carrier adalah pengangkut yang aktif.

Pengangkut adalah setiap orang, yang olehnya atau atas nama siapa telah ditutup perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan pengirim. Sedangkan actual carrier adalah setiap orang yang dipercayakan melaksanakan pengangkutan barang-barang atau sebagian dari pengangkutan itu oleh pengangkut dan termasuk setiap orang lain kepada siapa pelaksanaan pengangkutan itu dilaksanakan.

Sehubungan dengan hal tersebut dalam The Hamburg Rules ditegaskan bahwa :

1. "Carrier" means any person to whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with the shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

Carrier akan bertanggung jawab untuk keseluruhan pengangkutan, sedangkan actual carrier hanya akan bertanggung jawab untuk pengangkutan yang ia laksanakan sendiri. Oleh karena itu dalam bill of lading biasanya disyaratkan agar nama pengangkut dicantumkan dalam bill of lading. Carrier seperti tadi telah disebutkan adalah seorang yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengirim. Maka dapat saja seorang shipowner atau orang lainnya yang akan bertindak sebagai pengangkut. Dengan demikian untuk menetapkan pengangkutnya akan lebih mudah (Jenny Barmawi, S.H LIM., Hukum Angkutan Laut, Majalah Pembinaan Hukum Nasional, 1990 : 112).

Mengenai periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak barang-barang berada di dalam kekuasaannya sampai barang tersebut diserahkan di pelabuhan pembongkaran (Article 4 (1)).

Selama barang berada dalam kekuasaan pengangkut, maka apabila terjadi kerusakan pada barang tersebut maka menjadi tanggung jawab pengangkut, kecuali jika pengangkut bisa membuktikan bahwa pengangkut, pembantu-pembantunya, atau agen-agensya telah melakukan langkah-langkah pantas yang dibutuhkan untuk menghindari peristiwa-peristiwa dan akibat-akibatnya (Article 5).

Dec cargo termasuk sebagai muatan, sehingga pengangkut bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan-kerusakan terhadap barang muatan tersebut.

Pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kerusakan barang yang diangkutnya, kecuali jika ia bisa membuktikan bahwa pengangkut atau pembantu-pembantunya serta agen-agensya sudah melakukan tindakan yang pantas yang dibutuhkan untuk menghindari peristiwa dan akibat-akibatnya. Dalam hal tidak terjadi kesalahan atau kelalaian yang disengaja atau dapat diduga akan terjadi maka pengangkut dapat menikmati pembatasan tanggung jawab sebagaimana disebut dalam article 6, yaitu sebagai berikut :

- "1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2,5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damage, whichever is the higher.

- (b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.
- (c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for a total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.
2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1(a) of this article, the following rules apply :
- (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.
- (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.
3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.
4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for paragraph 1 may be fixed.

D. Analisa Perbandingan

1. Perjanjian Pengangkutan

Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang, perjanjian carter selalu termasuk dalam perjanjian pengangkutan,

karena menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang perjanjian pengangkutan barang dapat terjadi karena carter ataupun perjanjian lain (bukan carter). Perjanjian pengangkutan bersifat konsemsual, artinya dengan kesepakatan para pihak sudah terjadi perjanjian. Dalam hal ini meskipun hanya dengan tanda terima barang sudah terjadi perjanjian pengangkutan. Sedangkan menurut The Hague Rules maupun The Hamburg Rules, yang dikatakan sebagai perjanjian pengangkutan barang hanya perjanjian pengangkutan yang mengeluarkan bill of lading, atau dokumen yang serupa dengan bill of lading. Sedangkan Charter party dalam hal ini tidak termasuk perjanjian pengangkutan, meskipun dalam hal ini dikeluarkan bill of lading.

2. Bill of Lading

Mengenai bill of lading, terdapat persamaan antara Kitab Undang-undang Hukum Dagang, The Hague Rules, maupun The Hamburg Rules, yaitu sebagai alat bukti bahwa pengangkut telah menerima penyerahan muatan dari si pengirim, sebagai bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan dan sebagai bukti pemilikan muatan yang tercantum dalam bill of lading. Untuk dikeluarkannya bill of lading ini harus diminta.

Adapun perbedaannya, dalam The Hague Rules dan The Hamburg Rules, yang termasuk perjanjian pengangkutan hanya perjanjian pengangkutan yang mengeluarkan bill

of lading. Sedangkan menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang, meskipun tidak dikeluarkan bill of lading bisa terjadi perjanjian pengangkutan.

3. Pengangkut

Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang, pengangkut ini bisa pemilik kapalnya sendiri yang tentunya juga merangkap pengusaha kapal, atau dapat pula pengusaha kapal yang bukan pemilik kapal, atau dapat juga seorang pencarter yang tidak merangkap sebagai pemilik maupun sebagai pengusaha kapal. Dalam The Hague Rules, pengangkut adalah pemilik atau pencarter yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan shipper. Jadi mungkin seorang shipowner, charterer, bahkan mungkin pula seorang freight forwarder atau seorang ship's agent yang menutup perjanjian pengangkutan dengan shipper. Sedangkan The Hamburg Rules membedakan carrier dan actual carrier. Carrier ini bisa shipowner atau orang lain yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan shipper.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, ada kemungkinan pengangkut tidak melakukan perjanjian pengangkutan langsung dengan pengirim.

Sedangkan dalam The Hague Rules, pengangkut harus melakukan perjanjian pengangkutan dengan shipper.

Menurut The Hamburg Rules, untuk carrier, dia melakukan perjanjian pengangkutan dengan pengirim. Sedangkan actual carrier tidak perlu mengadakan perjanjian lang-

bersung dengan pengirim.

4. Periode Tanggung Jawab Pengangkut

Antara Kitab Undang-undang Hukum Dagang dengan The Hamburg Rules terdapat kesamaan. Dalam KUHD, yaitu sejak diterimanya hingga diserahkan barang muatan oleh pengangkut. Sedangkan dalam The Hamburg Rules, yaitu sejak barang berada di bawah kekuasaan pengangkut di pelabuhan pemuatan hingga diserahkan barang tersebut di pelabuhan tujuan. Keduanya mempunyai pengertian yang luas, dimana penerimaan ini bisa di dekat kapal, atau bahkan mungkin sebelumnya. Begitu juga dengan penyerahannya, bisa pada waktu dibongkar atau sesudahnya.

Sedangkan ketentuan dalam The Hague Rules berbeda dengan di atas, yaitu sejak saat barang dimuat sampai barang dibongkar di pelabuhan tujuan. Ketentuan ini lebih jelas dan tegas.

5. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang

Dalam The Hamburg Rules maupun Kitab Undang-undang Hukum Dagang, pengangkut mempunyai tanggung jawab yang sangat berat, baik dilihat dari periode pengangkutannya yang panjang maupun dari segi muatan, jika dibandingkan dengan The Hague Rules. Pengangkut bertanggung jawab atas semua muatan dalam kapal, termasuk binatang hidup dan deck cargo. Sedangkan dalam The

Hague Rules, binatang hidup dan deck cargo tidak termasuk dalam pengertian muatan, sehingga apabila terjadi kerusakan atas barang-barang tersebut pengangkut tidak bertanggung jawab.

Sedangkan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, tanggung jawab pengangkut adalah mutlak. Menurut Jemmy Barmawi, dalam The Hague Rules yang digunakan sebagai standar adalah "due diligence", sedangkan dalam The Hamburg Rules standard ukurannya adalah "all measures that could reasonably be required" (Hukum Angkutan di Laut, Majalah Pembinaan Hukum Nasional, 1990 : 1119).

6. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Barang Yang Disebabkan Oleh Tindakan Nahkoda Atau Anak Buah Kapal

Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang maupun The Hamburg Rules, pengangkut bertanggung jawab terhadap kerusakan barang muatan sebagai akibat tindakan dari nahkoda, anak buah kapal, atau agen-agensya. Meskipun dalam The Hamburg Rules tidak dinyatakan secara tegas seperti dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, tetapi hal ini bisa disimpulkan dari article 5.

Sedangkan menurut The Hague Rules, secara tegas dinyatakan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang sebagai akibat tindakan dari nahkoda, anak buah kapal, maupun pembantu-pembantunya

yang bisa ditemukan dalam article IV. (2a).

7. Pembebasan Tanggung Jawab Pengangkut

Menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang, pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab penuh terhadap kerusakan barang yang timbul, kecuali jika kerusakan itu terjadi karena :

- a. adanya malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah;
- b. cacat dari barang itu sendiri;
- c. kesalahan dari yang mengirimkan barang sendiri.

Adapun menurut The Hague Rules pengangkut hanya diwajibkan untuk membuktikan bahwa kapal laik laut sebelum dan pada permulaan pelayaran. Jika hal ini sudah dipenuhi, maka ia dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya. Hal ini bisa dilihat dalam article III (1) The Hague Rules seperti sudah disebut di muka. Apabila hal ini sudah dipenuhi maka pengangkut berhak menikmati pembebasan seperti dalam article IV.2(a-p).

Sedangkan menurut The Hamburg Rules dapat kita lihat dalam article 5 (1), yaitu sebagai berikut :

"The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servant or

agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences".

Jadi dalam hal ini pengangkut harus bertanggung jawab terhadap segala kerugian, kecuali apabila ia dapat membuktikan bahwa ia, pembantu-pembantunya atau agen-agenya telah melakukan tindakan-tindakan yang pantas dan masuk akal yang dibutuhkan untuk menghindari peristiwa dan akibat-akibatnya.

III. PENUTUP

A. Simpulan

Dari uraian di atas maka dapat diambil beberapa simpulan sebagai berikut :

1. Tanggung Jawab Pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang bersifat mutlak (absolut liability). Jadi pengangkut harus bertanggung jawab terhadap barang muatan sejak barang tersebut diterima sampai barang tersebut diserahkan, kecuali apabila kerusakan barang terjadi karena *overmacht*, atau karena cacat dari barang tersebut, atau karena kesalahan pengirim.
2. Tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut The Hague Rules adalah tanggung jawab atas dasar kesalahan (liability based on fault).

Jadi pengangkut tidak akan bertanggung jawab, kecuali apabila bisa dibuktikan bahwa pengangkut bersalah

3. Tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan menurut The Hamburg Rules adalah tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*). Jadi pengangkut harus bertanggung jawab terhadap kerusakan barang muatan, apabila kerusakan terjadi pada waktu barang berada dalam kekuasaannya sampai diserahkan, kecuali jika dibuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah.
4. Pada dasarnya antara Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan The Hamburg Rules terdapat kemiripan ketentuan dalam hal tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang muatan. Pertanggungjawaban pengangkut sangat luas, karena pengangkut harus bertanggung jawab terhadap kerusakan barang muatan, kecuali dalam hal-hal tertentu, yang bisa membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya. Dalam hal ini pembebasan pengangkut sangat sempit. Dengan demikian pengangkut mempunyai tanggung jawab yang sangat berat. Hal ini sangat menguntungkan pengirim. Sedangkan dalam The Hague Rules sangat berbeda, kalau tidak bisa dikatakan berlawanan. Dalam hal ini tanggung jawab pengangkut sempit. Banyak sekali hal-hal yang bisa membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya. Hal demikian sangat menguntungkan pihak pengangkut dan bisa membuat kekhawatiran bagi pengirim.

B. Saran

Melihat Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang sudah lengkap dan tanggung jawab pengangkut di sini sangat luas dan mutlak, sehingga bisa menimbulkan kepercayaan dan kemantapan pengirim dalam mengirimkan barang, maka sebaiknya apabila dibentuk peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan di laut nasional, diperhatikan ketentuan-ketentuan yang telah ada dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Sedangkan ketentuan mengenai pengangkutan di laut internasional yang mirip Kitab Undang-undang Hukum Dagang adalah The Hamburg Rules. Alangkah baiknya jika dalam pengangkutan internasional, peraturan ini segera berlaku, mengingat sampai saat ini belum bisa diberlakukan karena belum memenuhi syarat ratifikasi. Oleh karena itu sebaiknya lebih dipopulerkan supaya negara-negara yang belum meratifikasi tergerak untuk meratifikasi.

DAFTAR BACAAN

- Astle, W.E, Bills of Lading Law, Fairplay Publications, 1988.
- Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- Ivamy, Hardy, E.R, Dictionary of Shipping Law, Butter Worths, London, 1984.
- Purwosutjipto, H.M.N, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3. Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 1984.