



Journal of **Legal Research**



6

Tanggung Jawab PT. Lintas Kumala Abadi Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut; Analisis Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat No.642/PDT.G/2011/PN.JKT.BAR.*

Muhammad Furqoni Ramadhan,¹ Muhammad Yasir²

 [10.15408/jlr.v1i1.12825](https://doi.org/10.15408/jlr.v1i1.12825)

Abstract

This study aims to explain the responsibilities of PT. Lintas Kumala Abadi and know the parties in the sea transportation agreement in terms of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and Commercial Law Book Article 307-747 in connection with a claim dispute between PT. Lintas Kumala Abadi and PT. Central Asia Insurance. This study uses normative juridical research by reviewing the laws and regulations, books and books related to this journal. There are three legal materials used in this study, namely primary legal materials, secondary legal materials, and non-legal materials. In this study, the author uses the decision of the West Jakarta District Court Number 642 / Pdt.G / 2011 / PN.Jkt.Bar namely a dispute between PT. Lintas Kumala Abadi as a carrier of goods owned by PT. Indofood Sukses Makmur (Defendant) against PT. Asuransi Central Asia as a guarantor for insured goods owned by PT. Indofood Sukses Makmur (Plaintiff). The results showed that the guarantor who has not paid compensation for the losses suffered by the insured cannot claim subrogation rights against third parties in this case the transporter. This was concluded from the consideration and decision of the judge on the decision of the West Jakarta District Court No. 642 / Pdt.G / 2011 / PN.Jkt.Bar.

Keywords: *Insurer, Insured and Subrogation*

* Diterima 13 Januari 2019, revisi: 23 Januari 2019, diterima: 27 Januari 2019, Publish: 30 Januari 2019.

¹ **Muhammad Furqoni Ramadhan** merupakan peneliti pada Prodi Ilmu Hukum Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

² **Muhammad Yasir** merupakan Dosen Tetap bidang Hukum Bisnis pada Prodi Ilmu Hukum Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

*Corresponding Author: Ajengkartik29@gmail.com

Pendahuluan

Pengangkutan merupakan kegiatan untuk memindahkan penumpang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana 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.³

Pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan artinya proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuannya berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit atau meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.⁴

Pengangkutan dapat diklasifikasikan menurut jenisnya yang dapat ditinjau dari sudut teknis serta alat angkutnya:

- 1) Pengangkutan jalan raya atau (*highway transportation*), seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus, dan sedan;
- 2) Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik, dan sebagainya;

³ Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991, h., 2. Lihat juga: A.S. Maggalatung; A.M. Aji; N.R. Yunus, *How The Law Works*, Jakarta: Jurisprudence Institute, 2014.

⁴ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, h., 17.

- 3) Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau, laut, dan sebagainya;
- 4) Pengangkutan pipa (*pipa line transportation*), transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan BBM, Gas, dan Air Minum.;
- 5) Pengangkutan udara (*air transportation*), yaitu pengangkutan yang menggunakan kapal terbang dan melalui jalan udara;
- 6) Pengangkutan laut atau samudra (*ocean transportation*), yaitu angkutan yang menggunakan kapal laut dan mengarungi samudera.⁵

Dari keenam jenis angkutan, pengangkutan laut atau samudra mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan di Indonesia. Jasa produksi angkutan laut biasanya mengenai barang-barang besar dan juga dapat menempuh jarak jauh, lebih jauh jarak yang ditempuh, relatif akan lebih murah ongkosnya, ruang angkutan laut jika dibandingkan dengan angkutan darat memang lebih besar dan luas. Kendaraan bermotor *truck* paling tinggi daya angkutnya 5-8 ton untuk kelas I, untuk kelas II terbatas pendukungnya jalan 5 ton, sedangkan kapal sampai ratusan ribu ton, demikian pula jalan di laut tidak perlu pemerintah membuat jalan, jalan di air tidak perlu banyak perawatan, kecuali di jalur lalu lintas masuk ke pelabuhan perambuan penerangan pantai, sebagai alur lalu lintas perlu mendapat perhatian.⁶

Perkembangan usaha dalam bidang jasa pengangkutan yang mulai mendapat tanggapan positif dari perusahaan-perusahaan industri yang membutuhkan jasa tersebut untuk mengirimkan barangnya ke perusahaan lain atau ke konsumen, ternyata juga mengakibatkan terjadinya kasus-kasus yang pada dasarnya berkaitan dengan masalah pertanggungjawaban pihak pengangkut.

Perusahaan Pelayaran Perseroan Terbatas Lintas Kumala Abadi (PT LKA), melakukan pengangkutan barang-barang milik PT. Indofood

⁵ Herry Gunawan, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, RajaGrafindo, Jakarta, 2014, h. 2-3.

⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, h. 24-25.

Sukses Makmur Boga Sari Flour Mills berupa 42.000 (empat puluh dua ribu) kantong terigu Segitiga Biru, 42.000 (empat puluh dua ribu) kantong terigu Lencana Merah, 21.000 (dua puluh satu ribu) kantong terigu Cakra Kembar, dan 21.000 (dua puluh satu ribu) kantong terigu Segi Tiga Hijau. Barang-barang yang diangkut PT. Lintas Kumala abadi sebelumnya telah diasuransikan oleh PT. Indofood Sukses Makmur Boga Sari Flour Mills kepada Perusahaan Asuransi PT. Asuransi Central Asia. Hal tersebut karena di dalam pengangkutan laut, PT. Indofood Sukses Makmur Boga Sari Flour Mills sebagai pemilik barang selalu menghadapi resiko bahwa barang-barang yang diangkut itu kemungkinan sampai di tempat tujuan akan dapat berkurang nilai dan barangnya baik karena hilang, karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan karena musnah, ataupun karena sebab yang lain.

Untuk itu dibuatlah perjanjian pertanggungan laut, dimana PT. Asuransi Central Asia sebagai penanggung, dan PT. Indofood Sukses Makmur Boga Sari Flour Mills sebagai tertanggung yang dalam hal ini berkewajiban untuk membayar premi. Apabila terhadap barang-barang yang diasuransikan itu terjadi kehilangan/kerusakan, maka PT. Indofood Sukses Makmur Boga Sari Flour Mills dapat menuntut ganti kerugian langsung kepada PT. Asuransi Central Asia. Berhasil atau tidaknya tuntutan yang demikian tentunya bergantung pada polis asuransi yang telah disetujui dan ditandatangani oleh kedua belah pihak. Apabila ternyata terhadap tuntutan tersebut telah dibayarkan penggantian kerugian oleh pihak asuransi kepada penerima sebagai pemilik barang tadi, maka selanjutnya PT. Asuransi Central Asia dapat bertindak atas nama penerima dan berhak kemudian menuntut kemungkinan pembayaran ganti kerugian kepada PT. Lintas Kumala Abadi yang disebut hak subrogasi.

Apabila PT. Asuransi Central Asia telah membayar kerugian-kerugian yang dialami PT. Indofood, maka PT. Asuransi Central Asia boleh mengajukan gugatan subrogasi sebagaimana dalam Pasal 284 KUHD, bahwa penanggung telah membayar kerugian barang tertanggung terhadap pihak ketiga, apabila penggugat selaku penanggung tidak melakukan pembayaran kepada PT. Indofood atas

kerugiannya, maka terhadap hak sebagaimana diatur dalam Pasal 248 KUHD, tidaklah dapat dijadikan dasar hak untuk mengajukan gugatan.

Metode Penelitian

Metode Penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang tidak memerlukan sampel dan populasi. Penelitian yuridis normatif yang bersifat kualitatif adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.

Pelaksanaan Pengangkutan Barang Melalui Laut oleh PT. Lintas Kumala Abadi

Setelah peneliti melakukan penelitian dengan metode wawancara, maka hasil yang didapatkan dari PT. Lintas Kumala Abadi dalam melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut selama ini telah dilaksanakan sesuai dengan apa yang telah disepakati oleh pihak PT. Lintas Kumala Abadi dan pemilik barang. Feri Budi Hartono sebagai General Manager pengiriman PT. Lintas Kumala Abadi mengungkapkan bahwa “selama ini pelaksanaan pengiriman barang melalui laut harus sesuai dengan prosedur pengiriman barang yang dibuat oleh PT. Lintas Kumala Abadi, sebelum PT. Lintas Kumala Abadi mengirim barang yang akan diangkut, pihak penerima harus menyepakati perjanjian yang dibuat oleh PT. Lintas Kumala Abadi. Perjanjian yang digunakan adalah konosemen. Konosemen berisi merek dan nomor barang, banyaknya unit barang, jenis bungkusan barang, ukuran barang, berat barang, harga tarif barang, biaya yang harus dikeluarkan sebelum penyerahan barang dari muatan, dan tujuan.

Tanggung Jawab PT. Lintas Kumala Abadi Sebagai Pengangkut

Menurut Feri Budi Hartono bahwa pada pokoknya tanggung jawab PT. Lintas Kumala Abadi sebagai pengangkut dimulai sejak dari barang

diserhkannya dalam penguasaan pengangkut di pelabuhan muat, selama pengangkutan berlangsung dan sampai saat penyerahan di pelabuhan tujuan kepada penerima barang. Atau tanggung jawab pengangkut mulai pada saat barang ada di pihak penguasaan pengangkut sampai barang diserahkan kepada penerima barang.

Adapun batasan tanggung jawab tersebut bervariasi tergantung dari service yang diberikan dimana kedua belah pihak telah saling menyetujui diantaranya adalah:

- *Door to Door*

Perusahaan pelayaran atau pengangkut bertanggungjawab sejak barang diterima sampai barang diserahkan di gudang penerima barang.

- *FCL/FCL (House to House)*

Pelayaran bertanggung jawab sejak dari *Container Yard (CY)* di pelabuhan muat sampai dengan *Container Yard (CY)* di pelabuhan bongkar.

- *LCL/LCL (Pier to Pier)*

Pelayaran bertanggungjawab sejak barang diterima dari pengirim di *container freight station (CFS)* di pelabuhan muat sampai dengan barang diserahkan ke penerima barang dari *CFS* dipelabuhan bongkar.

Menurut Feri Budi Hartono, pemilik barang setelah menyerahkan barangnya di *Container Yard (CY)* maka pengirim (*shipper*) akan menerima tanda terima yang menyatakan bahwa barang tersebut memang benar adanya sudah masuk ke dalam *CY* dan bisa diterima untuk stack pengapalan sesuai kapal yang diminta dan diterima oleh petugas yang bertandatangan dalam tanda terima tersebut. Kemudian berdasarkan tanda terima tersebut maka pengangkut/pelayaran (*carrier*) juga akan mengeluarkan tanda terima, yaitu bahwa barang tersebut diterima untuk direncanakan dimuat pada kapal yang telah disepakati. Dalam hal terjadi keterlambatan penyerahan barang di *CY*, maka akan terkena *closing time*

yang artinya stack untuk kapal yang diminta telah ditutup, maka barang tersebut hanya dapat diterima untuk stack kapal berikutnya.

Peraturan di CY mengenai open dan closing stack adalah sebagai berikut⁷:

- *Open stack: stack* (penumpukan) dinyatakan open adalah lima hari sebelum kapal sandar.
- *Closing stack: stack* (penumpukan) dinyatakan ditutup adalah 1 hari sebelum kapal sandar

Jika terjadi barang hilang, rusak, dan keterlambatan penyerahan barang selama barang tersebut ada dalam penguasaannya PT. Lintas Kumala Abadi yang mengakibatkan tuntutan ganti rugi, maka PT. Lintas Kumala Abadi akan bertanggung jawab untuk memenuhi tuntutan ganti rugi tersebut kecuali jika PT. Lintas Kumala Abadi dapat membuktikan bahwa hilangnya barang, rusaknya barang dan keterlambatan penyerahan barang itu bukanlah disebabkan karena kesalahannya.

Dalam hal segala tuntutan pengirim adalah merupakan kesalahan PT. Lintas Kumala Abadi sebagai pengangkut maka PT. Lintas Kumala Abadi akan membayar tuntutan ganti rugi tersebut sesuai peraturan yang berlaku sebagai pertanggungjawabannya.

Di dalam praktek sehari-hari, kadang-kadang masih saja ada pengirim yang menuntut ganti rugi kepada pengangkut terhadap hal-hal yang semestinya itu bukanlah menjadi tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti rugi akibat kerugian yang diderita pengirim barang. Karena baik pengirim maupun pengangkut masing-masing telah mengetahui hak, kewajiban dan tanggung jawabnya dalam pengiriman barang.

Misalnya dalam hal terjadi keterlambatan barang sampai di tempat tujuan dimana pengangkut sendiri telah dapat membuktikan mengenai keterlambatan itu adalah karena suatu sebab yang tidak bisa dituntut misalnya karena rusaknya kapal sehingga sebagian atau bahkan

⁷ Feri Budi Hartono, Wawancara dengan General Manager PT. Lintas Kumala Abadi, tanggal 30 Mei 2017.

seluruh muatan harus dipindahkan ke kapal lain, sehingga tindakan ini mengakibatkan keterlambatan pengiriman.

Keterlambatan pengiriman inilah yang menjadikan dasar bagi pengirim/penjual maupun pembeli untuk mengajukan klaim. Meskipun sudah jelas di dalam klausula *Bill of Lading* bahwa pengangkut mempunyai hak untuk memindahkan barang ke kapal lain karena alasan teknis dan atau karena alasan keselamatan barang dengan tanpa memberitahu pengirim.

Terhadap tuntutan ganti rugi semacam ini maka tidak seharusnya pengangkut mau membayar ganti rugi, akan tetapi karena pertimbangan bisnis, loyalitas, maintenance demi kesimambungan bisnis di masa mendatang *carrier* mau membayar ganti rugi setelah disepakati nilai yang mereka setuju. Sehingga atas celah ini, *saller* amupun *buyer* yang nakal sering kali mencoba menggertak *carrier* dalam hal terjadi kerugian apapun meskipun mereka tidak dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan karena kesalahan *carrier*, dengan harapan dia mendapat kemujuran karena pertimbangan bisnis, loyalitas, maintenance demi kesimabungan bisnis di masa mendatang, *carrier* mau membayar tuntutan mereka. Hal seperti ini kadang menjadikan hal yang dilematis bagi *carrier* antara kehilangan pelanggan atau membayar klaim.⁸

Perjanjian Pengangkutan Laut

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik. Perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang mengadakan perjanjian tersebut, yang dalam hal ini ialah pengangkut dan pengirim barang. Di satu pihak, pengangkut ingin memikul tanggung jawab yang sekecil-kecilnya, sedangkan di lain pihak, pengirim barang mengharapkan pertanggungjawaban yang besar-besarnya dari pengangkut. Oleh karena itulah, baik dalam undang-undang nasional maupun konvensi

⁸ Feri Budi Hartono, Wawancara dengan General Manager PT. Lintas Kumala Abadi, tanggal 30 Mei 2017.
Journal of Legal Research. Vol. 1 No. 1 (2019).

internasional telah diatur ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab dalam proses pengangkutan.

Periode Tanggung Jawab Pengangkut

Sebagaimana dinyatakan pada Pasal 468 Ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), bahwa kewajiban pengangkut yang utama ialah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima barang. Hal itu berarti, periode (jangka waktu) mulai dan berakhirnya tanggung jawab pengangkut tergantung kepada saat penerimaan dan saat penyerahan barang.

Dasar Tanggung Jawab Pengangkut

Dasar tanggung jawab pengangkut ialah kewajiban yang timbul dari perjanjian pengangkutan. Sehubungan dengan itu perlu diperhatikan ketentuan Pasal 1 KUHD yang menyatakan bahwa “Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, seberapa jauh dari padanya dalam kitab ini tidak khusus diadakan penyimpangan-penyimpangan, berlaku juga terhadap hal-hal yang dibicarakan dalam kitab ini.”

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 KUHD tersebut, maka ketentuan umum mengenai perjanjian yang terdapat dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) berlaku pula bagi perjanjian pengangkutan laut kecuali ada ketentuan yang bersifat khusus. Untuk itu perlu diperhatikan (dikutip) Pasal 1235 sampai dengan Pasal 1238 KUH Perdata.

Pasal 1235 Ayat (1) KUH Perdata menjelaskan bahwa “Dalam tiap-tiap perikatan untuk memberikan sesuatu adalah termaktub kewajiban si berhutang untuk menyerahkan kebendaan yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang bapak rumah yang baik, sampai pada saat penyerahan.”

Selanjutnya, Pasal 1236 menjelaskan bahwa “Si berhutang adalah berwajib memberikan ganti biaya, rugi dan bunga kepada si berpiutang,

apabila ia telah membawa dirinya dalam keadaan tak mampu untuk menyerahkan kebendaannya, atau telah tidak merawatnya sepatutnya guna menyelamatkannya.”

Kemudian, Pasal 1237 menjelaskan bahwa “Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan suatu kebendaan tertentu, kebendaan itu semenjak perikatan dilahirkan, adalah atas tanggungan si berpiutang. Jika si berhutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak saat kelalaian, kebendaan adalah atas tanggungannya.”

Dan lebih lanjut Pasal 1238 menjelaskan bahwa “Si berhutang adalah lalai, apabila ia dengan surat perintah atau dengan sebuah akta sejenis itu telah dinyatakan lalai, atau demi perikatannya sendiri, ialah jika ini menetapkan, bahwa si berhutang akan harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.”

Di samping pasal-pasal tersebut di atas, Pasal 1706 dan Pasal 1707 mengenai penitipan kiranya dapat pula diperlakukan sebagai dasar pertanggungjawaban pihak pengangkutan. Pasal 1706 KUH Perdata menjelaskan bahwa “Si penerima titipan diwajibkan mengenai perawatan barang yang dipercayakan padanya, memeliharanya dengan minat yang sama seperti ia memelihara barang-barangnya sendiri.”

Selanjutnya, Pasal 1707 KUH Perdata menjelaskan bahwa “Ketentuan pasal yang lalu harus dilakukan lebih keras:

1. Jika si penerima titipan telah menawarkan dirinya untuk menyimpan barangnya;
2. Jika ia telah meminta diperjanjikannya sesuatu upah yang menyimpan itu;
3. Jika penitipan telah terjadi sedikit banyak untuk kepentingan si penerima titipan;
4. Jika telah diperjanjikan bahwa si penerima titipan akan menanggung segala macam kelalaian.”

Berdasarkan Pasal 468 Ayat (3) KUHD, tanggung jawab pengangkut juga meliputi segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkutan itu dan segala barang (alat-alat) yang

dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu. Jadi, tanggung jawab pengangkut meliputi:

Pertama: Perbuatan orang-orang yang dipekerjakan untuk pengangkutan ini. Hal itu adalah wajar, karena orang-orang tersebut bekerja untuk kepentingan pengangkut, bukan untuk orang lain. Orang-orang yang dimaksud tadi termasuk juga nakhoda kapal, anak buah kapal, serta cabang atau agen-agen dari pengangkut.

Mengenai hal di atas, ialah sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 321 KUHD, yang menjelaskan bahwa “Pengusaha adalah terikat oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka, yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya, di dalam jabatan mereka dalam lingkungan kekuasaan mereka. Dia adalah bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ke tiga, oleh sesuatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya atau yang melakukan sesuatu pekerjaan di kapal guna kepentingan kapal atau muatannya, asal perbuatan melanggar hukum tadi dilakukan dalam jabatan mereka atau pada waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka.”

Ketentuan tersebut setidaknya memiliki arti bahwa ada 2 (dua) macam tanggung jawab pengusaha kapal/pengangkut, yaitu:

- a. Bertanggung jawab atas perbuatan hukum yang dilakukan oleh orang-orang pekerja dari kapal dalam lingkungan kewenangannya.
- b. Bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum dari mereka yang dalam melakukan pekerjaan untuk kapal atau muatannya, dengan syarat perbuatan itu dilakukan dalam lingkungan pekerjaannya.

Pertanggungjawaban dalam hal yang pertama ialah suatu hakekat hukum yang sudah termuat dalam Pasal 1792 KUH Perdata mengenai pemberian kuasa (*lastgeving*). Hakekat hukum ini menurut Wirjono Prodjodikoro ialah “Bahwa apabila seseorang memberi kuasa kepada orang lain guna melakukan sesuatu untuk si pemberi kuasa, maka kini terselip suatu perwakilan langsung dari si pemberi kuasa seolah-olah

melakukan sendiri perbuatan hukum itu.”⁹ Oleh karena itu, sudah semestinya bahwa tanggung jawab pengangkut terhadap orang-orang yang dia pekerjakan itu dibatasi hanya dalam lingkungan kewenangan untuk melakukan pekerjaan masing-masing.

Kedua: Penyelenggaraan atas kapalnya (*to make the ship sea worthy*) dan penyelenggaraan ruang-ruang muatan, serta penempatan barang yang untuk selanjutnya diangkut ke pelabuhan tujuan (*cargo worthiness of the ship*). Jadi, dalam hal ini kapal yang digunakan untuk melakukan pengangkutan itu harus layak melaut. Jika kapal secara teknis cukup layak melaut, namun ternyata ruangan muatan tidak cukup wajar untuk barang yang diangkut, maka kapal tersebut menjadi tidak layak melaut.

Pengangkut yang melaksanakan pengangkutan tidak dengan sewajarnya sehingga menimbulkan kerusakan atau kehilangan barang-barang, maka pengangkut itu harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas kerusakan atau kehilangan karena kelalaian atau kesalahannya tadi.

Pasal 468 Ayat (2) KUHD mewajibkan kepada pengangkut untuk mengganti kerugian pengirim apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan atau mengalami kerusakan, kecuali jika tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan oleh:

1. Suatu malapetaka yang tidak dapat dihindarkan terjadinya.
2. Sifat, keadaan, atau cacat dari barang itu sendiri.
3. Suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

Mengenai hal tersebut di atas, maka terlihat adanya kesamaan dengan Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUH Perdata. Perbedaannya hanya terletak dalam perumusan keadaan memaksa. Untuk itu, sebaiknya perlu disimak isi kedua pasal tersebut.

Pasal 1244 KUH Perdata menjelaskan bahwa “Jika ada alasan untuk itu, si berhutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga

⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut bagi Indonesia* (Bandung: Sumur, 1984), h. 93.

apabila ia tidak dapat membuktikan, bahwa hal itu tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan karena suatu hal yang tak terduga, pun tidak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itupun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya.”

Pasal 1245 KUH Perdata menjelaskan bahwa “Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tidak disengaja si berhutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.”

Pasal 1244 KUH Perdata menggunakan kata-kata “Suatu hal yang tak terduga, pun tidak dapat dipertanggungjawabkan,” sedangkan Pasal 1245 KUH Perdata menggunakan “keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tidak disengaja”, dan Pasal 468 KUHD menggunakan “Suatu melapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya”.

Ketentuan Pasal 468 Ayat (2) ini dapat memberikan pengertian yang kabur, karena tidak jelas melapetaka yang mana dan yang berupa apa yang tidak selayaknya dapat dicegah atau dihindarkan. Hal tersebut tidak juga dijelaskan dalam pasal-pasal selanjutnya. Dengan adanya ketentuan yang demikian, sering dalam praktiknya pengangkut berdalih bahwa telah terjadi *force majeure* untuk menolak tuntutan ganti kerugian pemilik/penerima barang.

Namun sebenarnya peristiwa yang berupa *force majeure* tersebut tidaklah membebaskan sama sekali pengangkut dari kewajiban melakukan dengan sewajarnya untuk menghindari atau memperkecil kehilangan atau kerusakan barang yang diangkut. Jadi, meskipun dalam konosemen telah ditegaskan mengenai pembebasan tanggung jawab dari kehilangan atau kerusakan barang yang disebabkan oleh *force majeure*, pengangkut harus tetap membuktikan bahwa dia telah berusaha menghindari atau mengurangi akibat dari *force majeure* itu secara wajar. Misalnya, dalam hal terjadinya angin topan, maka harus tetap dibuktikan apakah si pengangkut telah mengikat dengan sebaik-baiknya (dengan erat) barang-barang yang diangkutnya. Jika pengangkut tidak dapat

membuktikan usahanya untuk mengikat dengan baik itu, maka pengangkut harus tetap memberi ganti kerugian.

Selain itu, undang-undang memperbolehkan pengangkut untuk tidak mengganti kerugian atas kerusakan atau kehilangan barang-barang yang diangkut yang disebabkan oleh sifat dan cacat barang itu sendiri atau karena kesalahan pengirim. Misalnya, barang rusak karena akibat pembungkusan yang tidak sempurna, atau apabila barang yang dikirimkannya memang sudah terlalu matang, sedangkan jarak yang akan ditempuh oleh kapal sangat jauh, sehingga menurut sifatnya barang itu dapat menjadi busuk sesampainya di tempat *consignee*. Maka, jika si pengangkut dapat membuktikan kesalahan si pengirim dalam pembungkusan barang atau cacat barang tersebut ialah karena faktor sifatnya, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian itu.

Pasal 469 KUHD menjelaskan bahwa “Untuk dicurinya atau hilangnya emas, perak, permata dan lain-lain barang berharga, uang dan surat-surat berharga yang mudah mendapat kerusakan, tidaklah si pengangkut bertanggung jawab, melainkan apabila tentang sifat dan harga barang-barang tersebut, diberitahukan kepadanya, sebelum atau sewaktu barang-barang tadi diterimanya.”

Dengan demikian, kalau orang mengirim barang berharga maka dia harus memberitahukan kepada pengangkut, bahwa barang itu ialah emas dan harus pula memberitahukan harganya. Apabila si pengirim tidak memberitahukan sebelum barang itu diserahkan untuk diangkut, atau pada saat barang itu akan diangkut, maka jika barang itu hilang atau rusak di dalam perjalanan, ini merupakan suatu hal yang wajar saja kalau akhirnya si pengangkut tidak mau bertanggung jawab. Apabila telah diberitahukan sifat dan harga barang yang menjadi objek pengangkutan, maka barulah si pengangkut diwajibkan untuk memberi ganti kerugian jika terjadi kerusakan atau kehilangan atas barang tadi.

Dengan adanya pemberitahuan kepada pengangkut, dia dapat menentukan suatu tempat yang aman di dalam kapal untuk barang-barang berharga tersebut. Demikian pula, dia dapat menentukan biaya angkutannya (uang tambang). Dari sudut tuntutan ganti kerugian,

pengirim barang juga mempunyai kepentingan untuk memberitahukan adanya barang berharga tersebut. Apabila tidak diberitahukan harganya, jika barang berharga itu hilang, maka pengangkut hanya mengganti kerugian berdasarkan harga barang-barang biasa saja. Sebaliknya, jika diberitahukan harganya, maka penggantian kerugian didasarkan kepada harga yang sebenarnya dari barang-barang berharga tersebut.

Dalam praktik, saat penyerahan barang-barang yang akan diangkut dari pengirim kepada pengangkut, barang-barang itu telah dikemas dalam koli-koli¹⁰ dan diberi tanda merek atau tanda pengenal lainnya. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari terjadinya kerugian karena kerusakan atau kehilangan barang dalam pengangkutan.

Merek atau tanda pengenal tersebut sangat penting bagi pengangkut sebagai pedoman dalam menyelenggarakan pengangkutan barang. Mengenai kebenaran dari merek atau tanda pengenal sebagaimana telah diberitahukan kepada pengangkut ialah menjadi tanggung jawab pengirim barang.

Demikian juga tentang isi dan berat koli barang menjadi tanggung jawab pengirim barang. Pengangkut hanya berpegang pada keterangan dari pengirim barang, karena barang sudah dikemas dalam koli. Oleh karena itu, pada konosemen dicantumkan perkataan "*said to weight*" untuk berat koli dan "*said to contain*" untuk isi koli. Hal ini berarti bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas isi dan berat koli jika ternyata isi dan berat koli berkurang atau mengalami kerusakan, asalkan koli barang diserahkan kepada penerima barang dalam keadaan seperti ketika diterimanya dari pengirim barang.

Sebaliknya, jika pengangkut menerima barang dari pengirim barang dalam keadaan utuh tetapi ketika menyerahkannya kepada penerima barang dalam keadaan rusak atau berkurang jumlahnya, maka pengangkut harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian.

Di samping hal tersebut di atas, dalam Pasal 477 KUHD ditetapkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pemilik barang jika pengangkut terlambat menyerahkan barang-barang

¹⁰ Dalam bahasa Belanda, "*colli*" berarti barang kiriman atau peti kiriman.

kepada penerima, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tadi disebabkan oleh kejadian yang menurut kepantasan tidak dapat dihindari atau dicegah oleh pengangkut.

Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Keterlambatan Atau pun Kerusakan Barang Melalui Jalur Laut

Kejadian yang dapat memperlambat penyerahan barang kepada penerima yang dapat dianggap sebagai *force majeure* ialah dalam hal-hal sebagai berikut:¹¹

1. Mesin atau baling-baling rusak sehingga terpaksa pelayaran ditunda untuk memperbaiki kerusakan tersebut. Bagian-bagian kapal yang rusak yang dapat diperbaiki sampai kapal berlayar tidak termasuk dalam kategori ini.
2. Kapal melakukan penyimpangan dari rute yang seharusnya dilayari untuk menghindari topan.
3. Kapal menolong orang yang berada dalam keadaan bahaya di lautan, misalnya penumpang kapal yang tenggelam.
4. Kapal terpaksa memasuki suatu pelabuhan yang bukan pelabuhan yang akan disinggahi untuk meminta pertolongan dokter atau untuk menurunkan penumpang atau awal kapal yang perlu segera mendapatkan pertolongan dari dokter untuk menyelamatkan jiwanya.
5. Kapal dihadang oleh kapal bajak laut, tetapi berhasil melepaskan diri melalui perjuangan dan perlawanan yang berat.

Kejadian-kejadian yang dialami kapal seperti yang disebutkan di atas harus dibuktikan oleh nakhoda agar pengangkut dapat bebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian.

¹¹ Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut, Jilid III* (Jakarta: Bharata Karya Ahsna, 1982), h.143.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, diperoleh kesimpulan bahwa:

1. Pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut oleh PT. Lintas Kumala Abadi dilaksanakan sesuai dengan kesepakatan dengan pihak pemilik barang PT. Indofood Sukses Makmur sebagaimana telah dimuat dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.
2. Faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan barang berupa faktor bencana alam dan *force majeure*.
3. Berdasarkan fakta-fakta yang terdapat pada barang bukti, keterangan-keterangan saksi, keterangan ahli, keterangan tergugat yaitu PT. Lintas Kumala Abadi, terbukti bahwa gugatan Penggugat yaitu PT. Asuransi Central Asia tidak dapat diterima. Dan dalam putusan Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Barat telah memutuskan untuk menghukum penggugat untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 522.000,- (lima ratus dua puluh dua ribu rupiah).

Daftar Pustaka

- Abbas, Salim. *Dasar-dasar Asuransi*, Rajawali Pers, Jakarta, 1994. Tim Penyusun FSH, *Pedoman Penulisan Skripsi FSH*, Jakarta: Pusat Peningkatan dan Mutu, 2017.
- Abdul, Muhammad Kadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013.
- Abdulkadir, Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.
- Aji, A.M.; Yunus, N.R. *Basic Theory of Law and Justice*, Jakarta: Jurisprudence Institute, 2018.

- Cholid, Narbuko.; & Abu, Ahmadi. *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Bumi Aksara, 2001.
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat*, Gramedia Pustaka Utama, 2011.
- Djoko, Prakoso.; & Murtika, I Ketut. *Hukum Asuransi Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.
- Erwin, Moh. *Filsafat Hukum; Refleksi Kritis terhadap Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 2011, h. 179.; H. R. Otje Salman, *Filsafat Hukum (Perkembangan & Dinamika Masalah)*, Bandung: Refika Aditama, 2010.
- Hartono, Feri Budi. *Wawancara dengan General Manager PT. Lintas Kumala Abadi*, tanggal 30 Mei 2017. pukul 20.130).
- Henry, Black Campbell. *Blcak's Law Dictionary*, Minnesota, USA: West Publishing Co, 1982.
- Herry, Gunawan. *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2014.
- Lasse, *Manajemen Muatan: Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan*, Jakarta: Raja Grafindo, 2012.
- Maggalatung, A.S.; Aji, A.M.; Yunus, N.R. *How The Law Works*, Jakarta: Jurisprudence Institute, 2014.
- Munir, Fuady. *Pengantar Hukum Bisnis*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2016.
- Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Yogyakarta: Djambatan, 1991.
- Soegiatna, Tjakranegara. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta, 1995.
- Sudikno, Mertokusumo. *Penemuan Hukum*, Yogyakarta: Liberty, 2009.
- Suharnoko, Hartari Endah. *Doktrin Subrogasi, Novasi dan Cessie*, Kencana Media Grup, Jakarta, 2005.

Zaeni, Asyhadi. *Hukum Bisnis (Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia)*,
Raja Grafindo, Jakarta, 2005.