

Implementasi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Kelaiklautan Kapal dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Berkaitan dengan Volume Muatan Kapal Dihubungkan dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Dan The Hague Rules

Iftitah Farah Day

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung, Jl. Tamansari No. 1 Bandung 40116

e-mail: helenafarah91@gmail.com

Abstrak. Pengangkutan laut merupakan kegiatan pemindahan barang/muatan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan dengan menggunakan kapal laut. Pengangkutan barang melalui laut banyak dipilih karena efisien dan mampu mengangkut barang/muatan dalam jumlah banyak. Pada dasarnya sebelum melakukan pengangkutan, pengangkut mengikat diri pada suatu perjanjian yang disebut dengan perjanjian pengangkutan. Perjanjian ini digunakan sebagai tanda bukti bahwa pangkut bersedia untuk mengirimkan barang ke tempat tujuan dengan aman dan selamat. Dalam perjanjian pengangkutan, terdapat klausul yang menyatakan bahwa pengangkut wajib menyediakan kapal yang laik laut. Hal ini bertujuan agar barang/muatan sampai tujuan dengan selamat. Kecelakaan kapal yang terjadi berkaitan dengan kelaiklautan kapal salah satunya adalah volume muatan barang yang diangkut melebihi kapasitas yang seharusnya. Berdasarkan ketentuan pasal 40 (2) UU Pelayaran, pengangkut wajib bertanggung jawab terhadap barang muatan yang diangkut di atas kapal. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yang menggunakan pendekatan yuridis normatif dan tahap pengolahan dan analisis data dilakukan secara yuridis kualitatif yang menelaah bahan pustaka primer, sekunder dan tersier, antara lain *The Hague Rules* dan Undang-Undang Pelayaran, konsep-konsep pengangkutan laut, dan teori-teori tentang kelaiklautan kapal. *The Hague Rules* dan Undang-Undang Pelayaran pada dasarnya adalah sama, yakni pihak yang dirugikan akan kecelakaan kapal dan menimbulkan rusak, hilang, atau cacatnya barang yang diangkut dapat mengklaim ganti kerugian berdasarkan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum. Akan tetapi pengangkut juga diberikan kesempatan untuk membuktikan bahwa kerusakan tersebut bukan merupakan kesalahan pengangkut dan pengangkut telah melakukan pencegahan-pencegahan yang pantas untuk menghindari kerugian sehingga tanggung jawabnya dapat dibatasi oleh peraturan yang terdapat di dalam *The Hague Rules* dan Undang-Undang Pelayaran.

Kata Kunci : Pengangkutan Laut, Tanggung Jawab, Muatan, Pelayaran

A. Pendahuluan

Pelayaran adalah salah satu moda transportasi yang diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional. Dalam dunia internasional, pengangkutan menggunakan kapal laut juga memegang peranan yang penting dalam perdagangan dunia mengingat keadaan geografis dunia yang mayoritas adalah lautan. Selain itu pengangkutan menggunakan kapal laut dapat mengangkut barang komoditi dengan jumlah yang banyak membuat para pedagang lebih memilih pengangkutan barang melalui jalur laut daripada jalur lain seperti udara atau darat.

Keselamatan kapal, barang dan lingkungan adalah hal yang penting untuk diperhatikan dalam kegiatan pengangkutan laut. Dalam hal ini, pengangkut adalah pihak yang bertanggung jawab untuk membawa barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya hingga barang sampai dengan selamat dan tepat waktu. Keselamatan kapal, barang dan lingkungan sangat berkaitan dengan kelaiklautan kapal

(*seaworthiness*) sebab sebuah kapal yang tidak laik laut dapat menimbulkan adanya bahaya yang timbul terhadap barang, nyawa dan lingkungan. Oleh karena itu kewajiban pengangkut dalam menyediakan kapal yang laik laut adalah penting dalam kelancaran pembangunan dan pengaturan kegiatan pengangkutan laut. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.¹ Kelaiklautan kapal ini dibuktikan dengan adanya sertifikat-sertifikat maupun dokumen yang mendukung kapal tersebut laiklaut.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan pengaturan dan penerapan kewajiban untuk meningkatkan standar kelaiklautan kapal menurut UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan *The Hague Rules*. Serta untuk mengetahui dan menganalisis tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang disebabkan oleh standar kelaiklautan yang berkaitan dengan volume muatan dihubungkan dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan *The Hague Rules*.

B. Landasan Teori

Teori hukum pengangkutan adalah serangkaian ketentuan undang-undang atau perjanjian mengenai pengangkutan yang direkonstruksi sedemikian rupa sehingga menggambarkan proses kegiatan pengangkutan. Teori hukum pengangkutan laut merupakan gambaran secara jelas rekonstruksi ketentuan undang-undang atau perjanjian bagaimana seharusnya para pihak berbuat sehingga tujuan pengangkutan itu tercapai. Menurut Hasim Purba pengangkutan adalah "kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Pengaturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan. Peraturan hukum tersebut meliputi asas hukum, norma hukum, teori hukum, dan praktik hukum pengangkutan laut. Di Indonesia sendiri telah memberlakukan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Perjanjian carter kapal dibedakan menjadi 3 (tiga) antara lain: carter menurut waktu, carter menurut perjalanan, dan *bareboat carter*. Para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut antara lain pengangkut, pengirim barang, penerima barang, pemilik kapal, nahkoda dan ABK. Muatan kapal termasuk salah satu objek dalam pengangkutan laut. Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang atau penumpang yang mana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutnya. Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban pokok pengangkut adalah sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari pelabuhan pemuatan sampai pelabuhan tujuan dengan selamat.
2. Merawat, memelihara, menjaga barang atau penumpang yang diangkut dengan sebaik-baiknya.
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya

¹Pasal Iangka 33 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak, atau tidak terlambat.

4. Melepaskan dan menurunkan penumpang di pelabuhan dengan sebaik-baiknya.

Kewajiban pokok ini diimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari pengirim atau penerima atau penumpang. Tetapi pengangkut tidak bertanggung jawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusaknya barang itu karena:

1. Suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari terjadi (contoh: bencana alam)
2. Sifat, keadaan atau cacat barang itu sendiri
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim itu sendiri.

Menurut *The Hague Rules*, perjanjian pengangkutan diatur dalam Pasal 1(b) yang memuat bahwa:

“perjanjian pengangkutan hanya berlaku untuk satu kontrak pengangkutan yang dimuat dalam satu konosemen atau dokumen kepemilikan semacamnya, sejauh dokumen tersebut berhubungan dengan pengangkutan barang melalui laut, maka berlaku juga pada konosemen atau dokumen serupa yang merupakan hasil dari atau sesuai dengan suatu perjanjian crter sejak saat suatu instrumen tersebut mengatur hubungan-hubungan antara pengangkut dan pemegang yang sama.

C. Hasil Penelitian

Penerapan kewajiban pengangkut untuk menyiapkan kapal yang laik laut telah diatur dalam sebelumnya dalam Konvensi Internasional *The Hague Rules* 1924. Dalam pasal 3 ayat (1) ditetapkan bahwa sebelum atau pada waktu dimulai pelayaran pengangkut berkewajiban melaksanakan dengan sewajarnya yaitu: (1) mengusahakan kapal yang layak laut (*seaworthy*); (2) cukup anak buah, perlengkapan, dan perbekalan kapal; (3) menyiapkan dan membereskan semua ruangan kapal tempat pematatan barang-barang agar barang-barang dapat disimpan di dalamnya dan diangkut dalam keadaan aman (*cargoworthy*). Pengaturan mengenai pelayaran di Indonesia berkembang seiring dengan berlakunya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pengaturan mengenai kelaiklautan kapal itu sendiri diatur dalam pasal 117 ayat (2) Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kelaiklautan kapal harus dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administratif dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjadi dasar peraturan tentang aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Setelah kapal mendapatkan status laik laut, maka kapal akan mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagai bukti sah kapal tersebut diperbolehkan berangkat dari pelabuhan pangkal ke pelabuhan tujuan. Monitoring, pembinaan, serta pengawasan aspek kelaiklautan kapal menjadi kewenangan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Hal ini sebagaimana disebutkan dalam Pasal 117 ayat (3) UU Pelayaran bahwa suatu kapal yang laik laut dapat dibuktikan dengan adanya sertifikat dan surat kapal.

Kecelakaan kapal laut yang dialami oleh KM Burung Laut 102 di dermaga 002 Pelabuhan Tanjung Priok disebabkan oleh tidak stabilnya kapal pada saat pemuatan besi beton ke dalam kapal. Nahkoda tidak membuat dan melaksanakan *stowage plan* yang mengakibatkan penataan muatan dan kapal menjadi tidak stabil. Pihak nahkoda juga tidak bertanggung jawab dengan tidak melaporkan adanya masalah pada kapal

kepada Syahbandar Pelabuhan Tanjung Priok. Tanggung jawab merupakan suatu risiko yang jelas harus ditanggung oleh pengangkut yang merupakan konsekuensi dari suatu perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang. Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, antara lain:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*)
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability principle*)
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute* atau *strict liability principle*) Prinsip tanggung jawab yang diterapkan pada kasus yang diteliti adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability principle*). Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dapat dibebaskan sebagian atau seluruh untuk bertanggung jawab membayar kerugian itu.

Pasal IV ayat 1 *The Hague Rules* ditetapkan bahwa pengangkut atau kapal tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang-barang karena kapal tidak layak laut. Maksudnya ialah jika kapal menjadi tidak layak laut pada waktu kapal berlayar, bukan pada waktu hendak berangkat dari pelabuhan sebagaimana yang diatur di dalam pasal III ayat 1. Namun pengangkut (nakhoda dan bawahannya) harus berusaha sewajarnya untuk mengembalikan kapal menjadi layak laut, dan atas usahanya itu, nakhoda wajib membuktikan. Sekalipun kapal tidak berhasil dikembalikan menjadi layak laut, pihak nakhoda harus berusaha sewajarnya (*due diligence*) untuk menghindari atau memperkecil akibat dari kapal tidak layak laut terhadap kemungkinan kehilangan atau kerusakan barang-barang.

Berdasarkan pasal IV ayat 5 ditetapkan tanggung jawab maksimal pengangkut atas penggantian kerugian, yaitu maksimal 100 poundsterling Inggris tiap koli atau dalam mata uang lain dengan nilai yang sama kecuali sifat dan harga barang diberitahukan oleh pemilik barang kepada pengangkut sebelum dimuat ke dalam kapal dan dicantumkan dalam surat muatan.

D. Kesimpulan

Kesimpulan dari penulisan hukum ini adalah:

1. Penyediaan kapal yang laik laut memang sudah menjadi praktek umum dalam pengangkutan barang melalui laut. Peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan laut di Indonesia di atur oleh Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sedangkan untuk peraturan internasional, pelayaran di Indonesia mengacu pada *The Hague Rules*. Baik Undang-undang Pelayaran maupun *The Hague Rules* tidak mengatur secara spesifik mengenai standar kelaiklautan kapal.
2. Pengangkut mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk bertanggung jawab menyediakan kapal yang laik laut untuk mengangkut muatan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan. Kelaiklautan yang dimaksud meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal termasuk salah satunya adalah garis muat kapal dan pemuatan. Volume muatan kapal yang berlebih dapat menyebabkan kapal menjadi tidak stabil sehingga

kapal menjadi tidak laik laut.

Daftar Pustaka

Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Ahmad Hussam Kassem, *The Legal Aspect of Seaworthiness: Current Law and Development*, Swansea University, 2006
- Capt. R. P. Suyono, *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, 2003,
- F.C.D. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1979.
- Force, Robert, *Admiralty and Maritim Law*. Federal Justice Center, 2004.
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 2000.
- Huala Adolf, *Dasar-Dasar Hukum Kontrak Internasional*, Refika Aditama, Bandung, 2007.
- Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Impor*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003.
- Mariam Barus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, PT. Alumni, Bandung, 1986.
- Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut Jilid III*, Bhrata Karya Aksara, Jakarta, 1981.
- Richardson, John, *The Hague and Hague-Visby Rules* (4th ed.), LLP Reference Publishing, London, 1998.
- Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, 2006.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986.
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 1991.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tujuan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013
- Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.
- Umar Husseyn, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia* Buku 1, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut di Indonesia*, Bandung, Sumur, 1960.
- Wiwiho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1982.
- Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1986.
- Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013.
- Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis: Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, 2009.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel voor Indonesie*) S. 1847-23.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek voor Indonesie*)

The Hague Rules 1924

The Hamburg Rules

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen Ke IV

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2015

Lain-Lain

Ahmad Hussam Kassem, *The Legal Aspect of Seaworthiness: Current Law and Development*, Swansea University, 2006

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

Website *The Baltic and Maritime Council* (BIMCO):
https://www.bimco.org/Chartering/Clauses/Paramount_Clause_General.aspx

Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor: HK2010/23/VII/MP.12 Tentang Kecelakaan Kapal Terbaliknya KM Burung Laut 102 di Dermaga 002 Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta