

## BAB 4

### TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB NAHKODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG

#### 4.1 Syarat dan Prosedur Pengangkutan Barang Baik Berdasarkan Undang-Undang maupun Perjanjian Pengangkutan Laut.

Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat tiga pihak yang saling mempunyai hubungan hukum satu sama lain, yakni:

- a. Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki muatan kapal (barang) untuk dikirim dari sebuah pelabuhan tertentu (pelabuhan muatan) guna diangkut ke pelabuhan lainnya (pelabuhan tujuan);
- b. Pengangkut (*Carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan atau menyelenggarakan pengangkutan muatan dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuannya, atau ke pelabuhan antara (*Transshipment port*).
- c. Penerima barang (*cosignee*), yaitu orang atau badan hukum, kepada siapa muatan dikapalkan.

Pada waktu kapal tiba di pelabuhan tujuan, umumnya perusahaan pelayaran yang bersangkutan akan mengumumkan berita kapal pada suatu harian setempat yang isinya menyatakan bahwa kapal perusahaan tersebut (dengan identitas lengkap) telah tiba dari suatu negara dan telah tambat di dermaga pelabuhan. Dalam jangka waktu tiga hari setelah pembongkaran seyogyanya para penerima sudah mengambil barangnya, setelah sebelumnya menukar **B/L asli** dengan *DO (Delivery Order)*. *DO* ini akan memberikan hak kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan barang-barang yang disebut dalam *DO* itu kepada petugas gudang pengangkut.

Walaupun pengangkut telah berusaha dengan sekuat tenaga agar dapat menyerahkan barang dalam keadaan utuh sesuai dengan jumlah dan keadaan yang tercantum dalam *BL*, tetapi selalu ada kemungkinan pada waktu

penyerahan kepada penerima, barang dalam keadaan rusak atau kurang itu tidak sesuai dengan yang tercantum dalam B/L.

Bilamana selama dalam perwalian pengangkut terjadi kerusakan/kekurangan atas komoditi yang diangkutnya, maka tuntutan ganti rugi (klaim) dan penyelesaiannya dilakukan di pelabuhan tujuan antara pengangkut (atau agennya) dengan *consignee (reclaimant)*. Ketentuan ini telah disebutkan di setiap B/L. Dengan diterimanya B/L oleh consignee dari shipper, berarti hak atas komoditi telah diserahkan oleh shipper kepada consignee (B/L merupakan bukti hak milik).

Jika komoditi yang diterima oleh consignee tidak kurang suatu apapun, berarti sesuai dengan yang tercantum di dalam B/L, maka pengangkut telah melakukan tugas dan kewajibannya dengan baik sehingga ia berhak memperoleh pembebasan atas tuntutan ganti rugi/klaim dari consignee. Tetapi bila komoditi yang diterima oleh consignee tidak sesuai dengan apa yang tercantum di dalam B/L, misalnya ada kerusakan/kekurangan komoditi, maka consignee mempunyai hak untuk mengajukan klaim atas barang yang kondisinya tidak sesuai dengan yang tercantum dalam B/L kepada pengangkut. Pengangkut setelah menerima pemberitahuan klaim dari consignee, segera menerbitkan Tanda Bukti/Tuntutan (TBT) yang ditujukan/diserahkan kepada consignee, yang maksudnya bahwa kerusakan/kekurangan komoditi tsb yang dikonstatir, bukan bukti bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan/kekurangan tersebut.

Kedua belah pihak (pengangkut dan consignee) melakukan penyelidikan terhadap sebab-sebab atau kejadian yang mengakibatkan kerusakan/kekurangan komoditi, akan membuktikan apakah pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan/kekurangan itu. Jadi, TBT hanya sebagai pangkal dari pemeriksaan yang akan dilakukan oleh kedua belah pihak. Bila tidak ada TBT, tentu pengangkut akan menolak melakukan pemeriksaan. Oleh karena itu, jika consignee mengkonstatir adanya kerusakan/kekurangan komoditi yang

diterimanya, maka pengangkut dituntut membuat TBT ketika menerima komoditi, dan pengangkut wajib membuatnya.

Di dalam TBT dicatat dengan jelas mengenai:

- a. Sifat kerusakan/kekurangan komoditi.
- b. Besarnya/banyaknya kerusakan/kekurangan.
- c. Sebab-sebab dari kerusakan/kekurangan. Jika tidak diketahui dengan pasti sebab-sebabnya, dicatat dengan komotiti yang sebenarnya.

Kemudian TBT ditandatangani oleh kedua belah pihak. Namun sebelum menandatangani, reclaimment (pihak penuntut klaim) perlu meneliti catatan-catatan yang ada di dalam TBT, karena mungkin pihak pengangkut mencatat hal-hal merugikan reclaimment, misalnya pengemas tidak kuat, kerusakan/kekurangan disebabkan oleh *force majeure*, dan sebagainya.

Bila reclaimment menandatangani TBT yang berisi catatan-catatan yang demikian, berarti reclaimment mengakuinya sehingga merugikannya. Jika ada catatan-catatan yang demikian didalam TBT, reclaimment menandatangani TBT dengan mencantumkan catatan sebagai berikut:

Komoditi kami terima dengan protes karena

.....  
 .....  
 (alasan protes)

Dengan adanya catatan yang dibuat oleh reclaimment, maka catatan yang dibuat oleh pihak pengangkut yang merugikan reclaimment tidak berlaku dalam pemeriksaan dan penyelesaian klaim. Pembuatan TBT seperti yang diuraikan di atas adalah jika kerusakan/kekurangan komoditi dapat dilihat dari luar sehingga dapat diketahui ketika menerima komoditi dari pengangkut. Jika kerusakan/kekurangan tidak dapat dilihat dari luar sehingga hanya dapat diketahui ketika menerima komoditi dari pengangkut.

Jika kerusakan/kekurangan tidak dapat dilihat dari luar, tentu tidak mungkin dibuat TBT karena tidak diketahui adanya kerusakan/kekurangan

komoditi ketika diterima dari pengangkut. Mengenai kerusakan/kekurangan komoditi yang tidak dapat dilihat dari luar waktu komoditi diterima ataupun waktu sebelumnya, diatur di dalam Pasal 485 dan 486 KUHD sebagai berikut: “Paling lama pada hari ketiga setelah penyerahan komoditi, Penerima komoditi memberitahukan secara tertulis kepada pengangkut atau kuasanya atas adanya kerusakan/kekurangan komoditi tersebut (tidak dapat dilihat dari luar)”. Jangka waktu yang tiga hari itu juga diatur dalam Pasal III ayat 6 *The Hague Rules*.

Dalam hal ini, surat pemberitahuan tersebut berlaku sebagai TBT. Jadi, menurut ketentuan ini, consignee hanya mempunyai waktu 3 (tiga) hari untuk memberitahukan kepada pihak pengangkut atas adanya kerusakan/kekurangan komoditi yang tidak kelihatan dari luar ketika diterima dari pengangkut.

Sudah terang bahwa kerusakan/kekurangan yang tidak kelihatan dari luar baru dapat diketahui setelah kolli dibuka dan isinya diperiksa. Bila jangka waktu yang 3 (tiga) hari ini tidak dapat dipenuhi, dan pada umumnya sangat sulit dapat diterima, maka yang perlu diusahakan oleh consignee adalah meneliti dengan seksama apakah ada tanda-tanda atau dugaan yang pantas atas adanya kerusakan/kekurangan isi kolli ketika diterima dari pengangkut, misalnya adanya tanda-tanda pengemas sobek atau peti retak (kecil) dan sebagainya.

Bila ada tanda-tanda yang demikian, maka menurut Pasal 481 dan 483 KUHD, *consignee* dapat meminta pihak pengangkut mengadakan pemeriksaan bersama ketika komoditi diterima. Jika pihak pengangkut menolak, maka consignee meminta surat penolakannya. Dengan adanya surat penolakan itu, maka walaupun surat pemberitahuan atas kerusakan/kekurangan komoditi disampaikan kepada pihak pengangkut melampaui waktu 3 (tiga) hari, surat pemberitahuan tersebut tetap berlaku sebagai TBT.

Adanya tanda-tanda seperti dikatakan di atas diperlukan sebagai alasan meminta pihak pengangkut mengadakan pemeriksaan bersama ketika komoditi diterima. Kalau tidak ada tanda-tanda yang demikian, pihak pengangkut dapat

menolak mengadakan pemeriksaan bersama. Dasar penolakan pihak pengangkut dalam keadaan demikian memang kuat karena: “pengangkut tidak bertanggung jawab atas isi kolli jika kolli diterimanya dalam keadaan utuh dari shipper di pelabuhan pemuatan, juga diserahkan dalam keadaan utuh kepada consignee di pelabuhan pembongkaran.

Tetapi jika di dalam B/L ada catatan bahwa pengemas sobek atau peti retak, dan sebagainya (B/L kotor), sudah tentu consignee tidak dapat mengajukan tuntutan seperti yang disebutkan di atas. Oleh karena itu, *consignee* perlu juga memperhatikan apakah B/L kotor (*unclean*) atau tidak, sebelum tuntutan diajukan kepada pihak pengangkut.

Dilihat dari kondisi B/L apakah pengapalan barang-barang sesuai dengan persyaratan-persyaratan L/C, maka dapat dibedakan “*clean*” dan “*unclean*” (*dirty*) B/L.

a. *Clean B/L*

Bilamana pada sebuah B/L tidak terdapat catatan-catatan tentang kekurangan-kekurangan/catatan barang-barang, maka B/L tersebut dinyatakan “*clean*”. Biasanya B/L tersebut menggunakan kata-kata: “*Shipper in apparent good order and conditions on board.....*”

b. *Unclean B/L*

Bilamana penyiapan-penyiapan barang, pengepakan dan lain sebagainya tidak sesuai dengan syarat-syarat L/C atau ada yang kelihatan rusak dan sebagainya dengan catatan misalnya ‘*stained case*’, ‘*straw wrapped only*’, dan sebagainya, maka B/L dimaksudkan “*dirty*”, “*unclean*”.

*Unclean Bill of Lading* kurang disukai Bank maupun penerima barang sebab dengan adanya catatan-catatan di dalamnya sudah menunjukkan adanya indikasi yang kurang baik, kalau pengepakannya kurang baik, sudah pasti akan lebih cepat membahayakan isinya, apalagi mengingat barang-barang itu akan dikirim melalui laut serta adanya kemungkinan dilakukannya muat bongkar lagi di pelabuhan-pelabuhan lain sebelum sampai di pelabuhan tujuan.

Ada kalanya barang-barang terpaksa dikirim tanpa pengepakan seperti besi beton, pipa-pipa dan mesin-mesin pabrik. Begitu juga barang-barang yang hanya dimasukkan dalam karung -karung bekas. Dalam hal semacam ini terpaksa dikeluarkan “*Unclean Bill of Lading*” yang mencantumkan kata-kata: “*unprotected atau bagged in old gunny bags*”.

Bila di dalam L/C disebutkan bahwa B/L haruslah “*clean*”, maka hal ini bisa diselesaikan dengan saling pengertian antara pengirim dengan perusahaan pelayaran. Pengirim dapat memberikan suatu surat jaminan (*letter of indemnity*) kepada perusahaan pelayaran yang berisi pernyataan bahwa pengirim akan menjamin setiap tuntutan ganti rugi yang mungkin timbul akibat penggantian tersebut. Berdasarkan surat jaminan itu, perusahaan pelayaran pada umumnya bersedia mengeluarkan “*Clean B/L*” sebagai pengganti “*Unclean B/L*”, sepanjang hal itu tidak terlalu memberatkan pengangkut (*carrier*). Sekalipun demikian surat jaminan serupa itu pada dasarnya tidak mempunyai kekuatan hukum, kecuali kepercayaan pada bonafiditas dari pengirim yang mengeluarkan surat jaminan itu.

Terjadi kekurangan atas muatan dapat dengan segera diketahui, sehingga dapat segera dicatat dalam DO dan selanjutnya dapat diminta tanda bukti kekurangan (*Short Delivery Note/Certificate of Non Delivery*) kepada pengangkut, yang selanjutnya dapat dijadikan landasaan untuk mengajukan tuntutan. Biasanya agen pelayaran meminta waktu tiga bulan untuk mencari barang yang kurang itu karena umumnya barang tersebut tertinggal di pelabuhan lain. Bagi penerima, waktu selama itu jelas kurang menguntungkan karena dalam prakteknya masih harus diperhitungkan waktu untuk mengurus jumlah ganti rugi yang harus dibayar jika barang tidak ditemukan, sehingga penerima lebih suka meneruskan klaimnya kepada perusahaan asuransi.

Dalam hal terjadi kerusakan, prosedurnya tidak mudah dengan jika terjadi kerusakan. Pada waktu pengambilan barang dari gudang itulah sebaiknya dimintakan pemeriksaan bersama dengan agen pengangkut atas kemungkinan

terjadinya kerusakan. Penyaksian bersama ini penting sebagai landasan pembuktian dalam penuntutan ganti rugi (klaim). Sebab jika barang telah diterima begitu saja oleh penerima, maka hal ini dianggap sebagai tanda bukti penyerahan yang disetujui penerima.

Walaupun ada ketentuan yang memberikan tenggang waktu tiga hari setelah penyerahan untuk melaporkan jika terjadi kerusakan yang tidak nampak dari luar, dalam praktek hasil ini tidaklah mudah untuk dilakukan. Perusahaan pelayaran tidak akan melakukan pemeriksaan di tempat penerima ataupun mempercayai tanda bukti pemeriksaan yang dilakukan penerima jika sebelumnya tidak diadakan perjanjian terlebih dahulu. Karena itu sebagaimana telah disebutkan dalam bagian muka, jika penerima memang telah memiliki dugaan kuat akan adanya kerusakan, sebaiknya ia menolak saja penyerahan kemudian minta diadakan pemeriksaan bersama (diperjanjikan pemeriksaan bersama). Atas pemeriksaan ini, selanjutnya dapat dimintakan Survey Report, yang berlaku sebagai tanda bukti untuk tuntutan klaim.

#### 4.1.1 Dasar Penyelesaian Klaim

Penyelesaian suatu klaim didasarkan pada *Bill of Lading (B/L)* serta *Resi Muatim* dari party muatan yang terhadapnya diajukan tuntutan klaim. Jika B/L bersih (*Clean B/L*) maka klaim diakui (*accepted*) dan selanjutnya akan diproses untuk mendapat keputusan apakah kerusakan atau kehilangan muatan memang menjadi tanggung jawab pengangkut.

Selain B/L harus bersih, *Mate's Receipt* yang bersangkutan juga harus bersih, yaitu tidak memuat catatan tentang cacat muatan. B/L dapat dibuat bersih dengan cara menyerahkan *Letter of Indemnity (L/I)*. Namun harus diingat bahwa L/I tersebut diterima oleh carrier sebagai sarana untuk mencegah dikeluarkannya B/L kotor dan bukannya untuk menghapus catatan tentang cacat muatan, yang ditulis pada *Mate's Receipt (M/R)*. Catatan tentang cacat (kerusakan) muatan pada M/R tetap ada dan tidak

dihapus karena catatan tersebut merupakan *semacam statement of fact* yang mempunyai kekuatan pembuktian.

Kalau B/L bersih tetapi M/R mencantumkan cacat muatan sewaktu diterima untuk dimuat ke kapal, maka pengangkut dapat mengalihkan tuntutan ganti rugi itu kepada shipper yang telah menyerahkan L/I kepadanya. Untuk itu dapat ditempuh prosedur demikian kepada claimant (pihak yang mengajukan tuntutan klaim) dibayarkan jumlah kerugian yang dituntut, lalu pengangkut menuntut kembali jumlah kerugian itu kepada shipper, yang melalui L/I telah menyatakan menanggung kerugian yang timbul akibat cacat muatan sebagaimana yang disebut dalam L/I yang bersangkutan.

Namun demikian praktek ini yang merupakan pemberian service kepada pelanggannya, dapat merugikan pengangkut sendiri akibat perselisihan pendapat antara pengangkut dengan pengirim muatan mengenai besarnya kerugian yang melekat pada kerusakan yang disebut dalam L/I. Lebih buruk lagi, kalau shipper mengingkari *indemnity* (jaminan) yang pernah diberikannya dan tidak bersedia membayar kembali kerugian yang pernah diberikannya dan tidak bersedia membayar kembali kerugian yang telah diselesaikan oleh pengangkut kepada penerima muatan. Kalau pengirim berbuat demikian, bagi pengangkut tidak terdapat saluran hukum untuk memaksa pengirim muatan memenuhi tuntutanannya, karena memang lembaga *Letter of Indemnity* tidak dilindungi hukum. Perangkat L/I diciptakan sebagai *gentleman agreement*, bukan perangkat hukum.

Perlu dikemukakan bahwa kalau B/L bersih, hal itu tidak berarti bahwa klaim harus dibayar, melainkan pengangkut dapat juga menolak klaim walapun B/L nya bersih.

#### 4.1.2 Penolakan Klaim Oleh Pengangkut

Dasar dari penolakan yang terpenting umumnya adalah sehubungan dengan adanya ketentuan mengenai kekebalan pengangkut. Untuk mempergunakan haknya ini maka dokumen-dokumen penunjang sebagaimana dijelaskan di muka harus ada. Selain itu dasar-dasar penolakan lainnya adalah:

- a Kadaluarsa; jika tuntutan diajukan melewati tenggang waktu satu tahun setelah penyerahan barang. Dalam hal ini pengangkut dapat menolak tuntutan klaim;
- b *Claim period*, jika dalam batasan waktu lima hari setelah pembongkaran, penerima belum mengambil barangnya, maka pengangkut tidak bertanggung jawab jika terjadi kerusakan akibat kelambatan ini,
- c Pencurian; klaim atas kekurangan yang tidak menunjukkan tanda-tanda kerusakan pada pembungkusnya tidak dibebankan kepada pengangkut.
- d Barang-barang berharga; setiap muatan berharga seperti emas, permata dan lain-lain harus diberitahukan terlebih dahulu kepada pengangkut sebelum barang dimuat di atas kapal. Jika barang dimuat di atas kapal tetapi pemberitahuan keterangan mengenai barang tidak dilakukan maka jika terjadi kerugian, pengangkut tidak bertanggung jawab.

#### 4.1.3 Tuntutan Ganti Rugi Yang Disetujui

Jika tuntutan ganti rugi disetujui oleh pengangkut, maka persetujuannya disampaikan secara tertulis kepada reclaimer. Di dalam surat itu disebutkan jumlah ganti rugi yang disetujuinya (umumnya lebih kecil dari jumlah ganti rugi yang dituntut oleh reclaimer). Dasar dan perhitungan ganti rugi yang disetujuinya diuraikan di dalam suratnya. Seharusnya ia meminta agar reclaimer mengembalikan TBT.

Jika jumlah ganti rugi yang disetujui oleh pengangkut dapat diterima oleh reclaimer, TBT dikembalikan dan seharusnya diselesaikan secara administrasi pembayaran ganti rugi dalam batas waktu yang wajar, yakni:

- a Ganti rugi tidak boleh memberikan keuntungan kepada reclaimer (pengaju klaim),
- b Jumlah ganti rugi harus sesuai dengan proporsi yang wajar dari uang tambang yang diterima pengangkut.
- c Adanya batas pemberian ganti rugi tertinggi sesuai dengan ketentuan yang ditunjuk oleh B/L.

Selain itu bagi pembayaran ganti rugi kekurangan, pada kuitansinya biasanya diperjanjikan bahwa jika barang yang hilang diketemukan, pembayaran dapat diminta kembali dengan penyerahan muatan kembali.

Dalam praktek sering juga terjadi bahwa untuk menjaga hubungan antara pengangkut dengan pemilik muatan yang potensial, pihak pengangkut akan memberikan ganti rugi walaupun sebenarnya kerugian tersebut bukan tanggung jawab pengangkut. Pembayaran ganti rugi semacam ini disebut sebagai "*Ex Gratis Payment*".

#### 4.1.4 Contoh Kasus

*Notice Of Readiness* (NOR) adalah surat yang dikeluarkan dari operator pemilik kapal dalam hal ini Pan Ocean dan ditandatangani Nahkoda kapal, yang ditujukan kepada Perusahaan Pelayaran di Pontianak (Agen pengiriman barang) atau dalam hal ini PT. Karana Line yang bertindak sebagai agen pelayaran bagi Pan Ocean.

Surat tersebut berisi pernyataan yang menyatakan bahwa kapal MV X yang bersandar di suatu pelabuhan Pontianak siap diisi atau menerima muatan dari Perusahaan Pelayaran (Agen pengiriman barang) PT. Karana Line. Muatan tersebut berupa Floor Bat SF sebanyak  $\pm 1000 \text{ m}^3 / 486, 144$

Ton. Sedangkan pemilik muatan (*Sipper*) yang akan di muat di kapal MV X, yakni PT. Erna Djuliawati.

Pernyataan yang ada di *Notice Of Readiness* (NOR) ditandatangani oleh kedua belah pihak antara Nahkoda kapal dalam hal ini MASTERMV. MARITIME MASTER dan Perusahaan Pelayaran sebagai Agen pengiriman barang dalam hal ini PT. KARANA LINE (AS. AGENT).

Setelah kapal MV X terisi muatan, maka selanjutnya pihak Nahkoda atau Muallim mengeluarkan surat yang namanya *Mate's Receipt*. *Mate's Receipt* adalah surat tanda terima dari Nahkoda kapal atau Muallim ditujukan kepada pemilik barang (*sipper*) yakni dalam hal ini PT. Erna Djuliawati. Surat tanda terima (*Mate's Receipt*) tersebut yang isinya menyatakan bahwa barang sudah dimuat dikapal dengan kondisi sesuai dengan barang muatan tersebut.

Lazimnya surat tanda terima (*Mate's Receipt*) yang sering di keluarkan memuat berita atau catatan-catatan tentang muatan yang sebenarnya, misalnya terjadi kerusakan pada barang yang dimuat di kapal MV X. Kerusakan tersebut antara lain misalnya, cacat barang, barang muatan menjadi basah, barang yang di muat menjadi kotor, sobek dll. Hal ini dikarenakan kurangnya kehati-hatian si pengangkut barang menuju kapal MV X, sehingga terjadi kerusakan barang. Sedangkan pada kenyataanya *Mate's Receipt* yang sering dikeluarkan atau di buat oleh Muallim sebagai surat tanda terima atas barang yang sudah di muat di kapal MV X, berisi pernyataan bahwa barang yang dimuat di kapal MV X semua barang dalam kondisi bersih dari catatan-catatan kerusakan (*Clean items*). Isi surat tersebut biasanya atas kehendak/kemauan dan persetujuan pemilik barang yakni PT. Erna Djuliawati.

Bila hal ini sudah terwujud, maka berdasarkan surat tanda terima (*Mate's Receipt*) dari Nahkoda Kapal maka dibuatlah atau diterbitkanlah surat muatan (*Bill Of Lading*) dari perusahaan pelayaran (Agen pengiriman

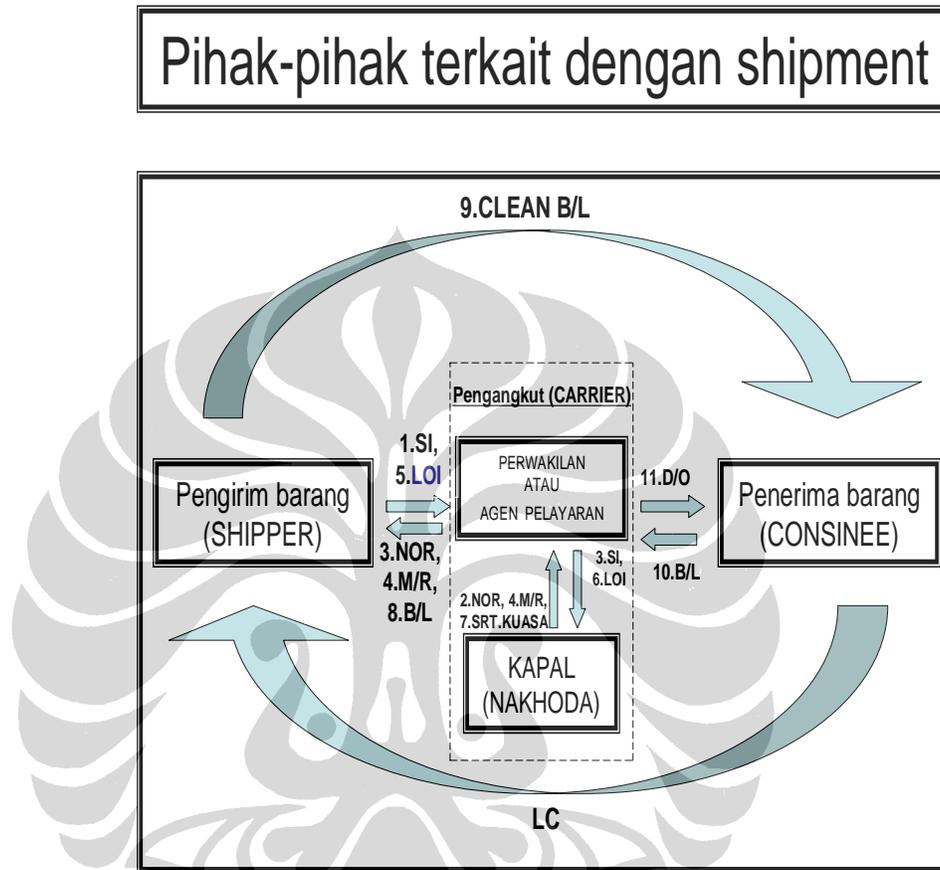
barang) yakni PT. KARANA LINE. Surat *Bill Of Lading* tersebut ditandatangani oleh Nahkoda kapal atau yang diberi kuasa dalam hal ini perusahaan pelayaran (Agen pengiriman barang) yakni PT. KARANA LINE. Jika surat *Bill Of Lading* tidak ditanda tangani oleh Nahkoda kapal, maka Nahkoda kapal membuat surat kuasa kepada siapa yang ditunjuk untuk menanda tangani surat tersebut. Isi surat kuasa tersebut diantaranya menyatakan bahwa *Bill Of Lading* dibuat berdasarkan rujukan surat tanda terima/resi muatim (*Mate's Receipt*).

*Clean Bill Of Lading* inilah yang dikehendaki oleh pihak pemilik barang yakni PT. Era Djulianawati dengan pernyataan yang ada di B/L tersebut, bahwa barang dalam keadaan bersih dari kerusakan (tidak ada cacat barang). Sehingga PT. Era Djulianawati menerbitkan Surat Jaminan/Tanggung jawab (*Letter Of Identity*) kepada perusahaan pelayaran dalam hal ini diwakili oleh Nahkoda kapal MV X. Surat tersebut berisi pernyataan bahwa pihak pengirim barang yakni PT. Erna Djulianawati bertanggung jawab atas segala resiko yang timbul adanya barang muatan di kapal MV X.

Setelah diterbitkannya surat *Letter Of Identity* (LOI), maka perusahaan pelayaran menginstruksikan kepada (Agen pengiriman barang) PT. KARANA LINE untuk menyerahkan surat BL (*Bill Of Lading*) kepada pihak pemilik barang yakni PT. Erna Djulianawati.

Adapun lebih jelasnya alur cerita di atas, dapat di lihat pada bagan di halaman berikut ini.

Gambar 4.1.4 Bagan alur pembuatan clean B/L dari contoh kasus



Berdasarkan kasus tersebut di atas, dalam praktek, prosedur dan ketentuan pengiriman barang lewat laut terkadang (bahkan hampir terjadi pada setiap pengangkutan) dilanggar oleh para pihak. Cara tersebut ditempuh hanya guna mempermudah untuk mencairkan *Bill of Lading (B/L)* di Bank. Karena Bank hanya akan menerima Clean B/L. Sehingga sering terjadi perjanjian antara Shipper (pengirim barang) dengan antara Carrier (Pengangkut) untuk diterbitkan "clean B/L, dimana dalam perjanjian tersebut Carrier (Pengangkut) meminta pernyataan dari Shipper bahwa si Shipperlah yang harus bertanggung jawab terhadap klaim yang akan terjadi

terhadap barang. Artinya, dalam hal ini tanggung jawab nahkoda (pengangkut) dilimpahkan kepada Shipper (Pengirim) dan penyelesaiannya adalah si Nahkoda akan merembers kepada Shipper tersebut. Tanggung jawab nahkoda (pengangkut) dilimpahkan kepada Shipper. Penyelesaiannya bisa diremembers.

#### **4.2 Batas Tanggung Jawab Nahkoda Terhadap Muatan Yang Diangkutnya**

Mengenai batas tanggung jawab nahkoda diatur dalam beberapa peraturan perundangan-undangan, yaitu :

##### **4.2.1 Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang**

Meskipun pada prinsipnya pengangkut tidak diperbolehkan untuk membatasi tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian/kesalahannya, tetapi Pasal 470 KUHD di dalam ayat (1) dan (2) memperkenankan apabila hal itu diperjanjikan, maka si pengangkut tidak akan bertanggung jawab:

- a Untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk setiap barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Jumlah itu tidak boleh lebih rendah dari Rp. 600,-
- b Apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya, maka pengangkut dibebaskan dari pemberian ganti kerugian (Pasal 470 KUHD).

Bila pengangkut itu adalah pengusaha kapal itu sendiri, maka sesuai dengan Pasal 474 KUHD tanggung jawab pengangkut sebagai demikian itu tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut adalah terbatas sampai jumlah Rp. 50,- per tiap meter kubik kapal ditambah sekedar mengenai kapal –kapal yang digerakkan dengan tenaga mesin. Dan untuk menentukan isi tersebut, harus dikurangi dari isi kotor untuk ruangan yang diperlukan oleh tenaga penggerak.

Bila kerugian itu disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan berat dari pihak pengangkut, maka berdasarkan Pasal 476 KUHD, pengangkut dapat dituntut penggantian kerugian terhadap seluruh kerugian.

Karena baik dilihat dari pihak pengangkut maupun dari pihak pengirim barang dalam perjanjian pengangkutan itu dilandasi dengan prinsip “itikad baik” dengan asumsi bahwa pihak pengirim barang menghendaki agar barang-barangnya yang dikirim melalui laut itu dapat sampai di tujuan dengan lengkap, aman, dan sempurna, sedang di pihak pengangkut menghendaki agar tidak timbul hal-hal yang bertentangan dengan kewajibannya, maka kiranya masalah batas-batas jumlah ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut itu merupakan suatu masalah yang penting dalam pengangkutan di laut. Karena KUHD menetapkan secara jumlah yang pasti yaitu Rp. 600,- yang karena nilai rupiah adalah sangat berlainan dengan nilai pada waktu itu, maka terjadilah beberapa masalah yang rumit.

#### 4.2.2 Menurut Hague Rules 1924

Atas ketentuan yang terdapat di dalam *The Hague Rules* 1924, Article 4 dan 5, yang membatasi tanggung jawab pengangkut sampai pada jumlah 100 Poundsterling untuk setiap bungkus/colli (kolli) atau unit barang, menimbulkan ketidakpuasan. Sehubungan dengan itu, maka pada tahun 1968 di Brussel diadakan suatu protocol untuk menyempurnakan article 4 ayat 5 Hague Rules 1924 tersebut. Nama Protocol Brussel tersebut adalah “*Protocol to amend the international convention for the unification of certain rules relating to bill of lading, sign at Brussel on 25 August 1924*”. Tentang perubahan terhadap Pasal 4 dan 5 dari *Hague Rules* itu yang kemudian dijadikan pasal 2 dalam *The Brussel Protocol* 1968 menjadi tanggung jawab pengangkut. *The Brussel Protocol* tersebut menetapkan bahwa apabila keadaan dan harga barang telah disebutkan di dalam *Bill of Lading (B/L)*, maka dalam hal ini terjadi adanya kehilangan atau kerusakan,

pengangkut tetap bertanggung jawab terhadap barang dalam jumlah yang dapat disamakan dengan 10.000 Frank per bungkus/colli atau 30 Frank perkilo per tiap bagian yang hilang atau rusak. Kemudian dalam Pasal 2 ayat 2 dari *The Brussel Protocol* 1968 disebutkan bahwa, pengangkut tidak akan bertanggung jawab terhadap setiap kejadian mengenai kehilangan dan kerusakan barang, apabila keadaan/sifat atau harga barang ternyata yang disebut dalam B/L adalah tidak benar. Juga apabila kerusakan atau kehilangan itu karena kesengajaan pengangkut, maka “*limitation of liability*” seperti tersebut terdahulu tidak berlaku bagi pengangkut.

#### 4.2.3 Menurut Hamburg Rules 1978

Mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut di dalam *The Hamburg* 1978, ditetapkan dalam article yaitu:

Ayat 1 : Untuk setiap kehilangan dan kerusakan barang dibatasi sampai suatu jumlah yang sama, dengan 835 units perbungkus/collo atau unit perbungkus/collo atau unit kapal lainnya atau 2,5 units per kilogram dari berat kotor barang-barang yang hilang atau rusak berapapun besarnya

Ayat 2 : Untuk setiap keterlambatan dalam pengiriman dibatasi sampai sejumlah yang sama dengan dua setengah dari uang tambang yang dapat dibayar untuk barang-barang yang terlambat, tetapi tidak melebihi jumlah total uang tambang yang dapat dibayar di bawah perjanjian pengangkutan barang melalui laut.

#### 4.2.4 Kekebalan-kekebalan Pengangkut.

Dalam paragraf pertama telah diterangkan pokok-pokok pertanggung-jawaban pengangkut terhadap muatan yang diangkut dengan kapalnya. Pada pokoknya dapatlah disimpulkan dari uraian-uraian itu bahwa pengangkut bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang timbul kalau pengangkut

gagal dalam menyelenggarakan pokok-pokok pertanggung-jawaban sebagaimana diuraikan dalam paragraf terdahulu itu.

Karena tanggung jawab pengangkut dalam hal kerugian atas muatan kapal itu dapat menyangkut bidang yang sangat luas, perlulah diadakan pembatasan-pembatasan seperlunya dimana pengangkut tidak dapat dikenakan kewajiban memikul tanggung jawab bahkan memiliki kekebalan-kekebalan (*immunities*) tertentu terhadap kerugian yang mungkin timbul. Karena tanggung jawab yang pertama dari pengangkut adalah dalam penyelenggaraan yang sewajarnya atas kapal, kekebalan itupun dapat dimulai dari *due diligence*. Tegasnya: kalau pengangkut telah menjalankan *due diligence clause*, yaitu telah menjalankan usaha-usaha guna membuat kapalnya laik laut dan siap untuk menerima dan mengangkut muatan, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan apapun yang terjadi terhadap muatan.

Apa yang dimaksud oleh ketentuan ini adalah bahwa kalau pengangkut sudah menjalankan kewajibannya untuk menyelenggarakan kapal dengan sewajarnya, namun masih juga terjadi kerusakan atas muatan, kerusakan atau kehilangan itu haruslah kerusakan atau kehilangan itu telah terjadi bukan karena kesalahan pengangkut. Dengan ketentuan ini hendak ditetapkan batas tertinggi tanggung jawab pengangkut terhadap materi kerugian atau kerusakan yang telah terjadi terhadap muatan (bukan batas tertinggi tentang besarnya jumlah ganti rugi).

Selanjutnya oleh The Hague Rules ditetapkan bahwa baik pengangkut maupun kapal tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang terjadi karena atau disebabkan oleh:

- a. Kebakaran, kecuali kalau kebakaran itu terjadi karena kesalahan pengangkut, atau kalau kesalahan itu telah terjadi dan pengangkut mengetahuinya tetapi merahasiakan hal itu;

- b. Bahaya/bencana dan malapetaka laut atau perairan pelayaran lainnya (perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters);
- c. Kejadian lain yang berada di luar kekuasaan manusia untuk mengatasinya (Act of God);
- d. Tindakan peperangan;
- e. Tindakan permusuhan dari rakyat setempat;
- f. Penahanan oleh raja, pemerintah atau orang-orang (rakyat), ataukah penyitaan karena tuntutan hukum;
- g. Pembatasan karantina;
- h. Tindakan atau kealpaan pengirim atau pemilik barang, agennya atau wakilnya;
- i. Pemogokan dan tindakan-tindakan lain yang menyerupai pemogokan, baik sebagian-sebagian atau secara lengkap;
- j. Kerusakan atau pemberontakan;
- k. Kerugian karena susut isi atau susut berat barang, atau kerugian lainnya, kerusakan sebagai akibat dari cacat, menurunnya kualitas atau kerusakan karena sifat barang itu sendiri;
- l. Pembungkus yang tidak mencukupi atau tidak memenuhi syarat sebagai suatu seaworthy package;
- m. Merk yang tidak jelas atau tidak baik catnya- yang dipergunakan untuk membuat *shipping mark* sehingga tidak dapat dibaca;
- n. Cacat yang tersembunyi, yang tidak dapat diketahui dengan pengamatan yang sewajarnya;
- o. Setiap sebab lainnya yang terjadi di luar kesalahan atau di luar pengetahuan pengangkut, kecuali kalau dapat dibuktikan bahwa kesalahan atau kelalaian pengangkut turut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

#### 4.2.5 Tanggung Jawab Nakhoda atas Kesalahan.

Sebagai manusia biasa, nakhoda juga tidak terlepas dan khilaf. Dengan kekuasaan besar yang diberikan oleh undang-undang kepada nakhoda di atas kapal, tidak menutup kemungkinan dilakukannya penyimpangan atas kekuasaan tersebut. Oleh sebab itu, undang-undang juga memberikan kemungkinan sebagai imbalan dari kekuasaan yang besar tersebut yaitu bahwa terhadap nakhoda yang melakukan kesalahan, baik disengaja atau karena kelalaiannya, dapat dikenakan penuntutan secara pidana dan perdata melalui pengadilan umum.

Bentuk kesalahan nakhoda, misalnya seperti yang diatur dalam pasal 342 ayat (2) dan pasal 373 KUHD, yaitu ia (nakhoda) bertanggung jawab atas segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar, dan juga apabila ia melampaui batas-batas kekuasaannya, atau apabila ia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi yang bukan untuk pengusaha kapal.

Yang dimaksud dengan kesalahan kasar adalah kesalahan yang dilakukan oleh nakhoda, yang seharusnya ia tahu bahwa perbuatan tersebut tidak seharusnya dilakukannya. Misalnya nakhoda melayarkan kapalnya padahal ia tahu bahwa kapal tersebut tidak laik laut. Mengenai kesalahan nakhoda ini, baik yang disengaja maupun karena kealpaan, dapat dikenakan hukuman pidana yang diatur dalam Undang-undang no.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mulai dari pasal 284 s.d pasal 336.

Dan mengenai tuntutan perdata, lebih cenderung kepada bentuk besarnya ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang. Menurut The Hague Rules, tanggung jawab tertinggi yang dapat dipikul oleh pengangkut adalah sebesar £ 100.- per collo muatan, bila muatan tidak diberitahukan sifat, nilai atau harganya kepada pengangkut sebelum pengapalan.