



**PERTANGGUNGJAWABAN EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT
(EMKL) DALAM HAL GANTI KERUGIAN ATAS KERUSAKAN ATAU
KEHILANGAN BARANG KIRIMAN MELALUI LAUT (DI PT
DANATRANS SERVICE LOGISTICS SEMARANG)**

Anggita Neviana Dewi*, Hendro Saptono, Rinitami Njatrijani
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : anggitaneviana@gmail.com

Abstrak

Pengangkutan merupakan sarana yang utama untuk menghubungkan antara tempat yang satu dengan tempat yang lain. Salah satu jenis pengangkutan adalah pengangkutan laut. Pihak penunjang pengangkutan laut salah satunya adalah Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Dalam proses pengiriman barang tentunya terdapat permasalahan seperti kehilangan atau kerusakan. Sehingga pengirim barang membutuhkan tanggung jawab dari EMKL. PT Danatrans Service Logistics dalam hal ini memberikan tanggung jawab sesuai dengan tugas dan perannya. Sistem pertanggungjawaban yang digunakan adalah *Tackle to Tackle*. Dasar perhitungan yang digunakan adalah sesuai dengan perjanjian yang ada, dalam hal ini ganti rugi dihitung berdasarkan harga nilai barang.

Kata kunci : Pengangkutan, Pengangkutan Laut, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Tanggung Jawab.

Abstract

Transportation is a major means for connecting between one place to another place. One type is the transport of sea freight. Parties supporting one of them is sea freight Sea Cargo Ship (EMKL). In the process of delivery of course there are problems such as the loss or damage. So that shippers require responsibility from EMKL. PT Danatrans Service Logistics in this case giving responsibilities in accordance with the duties and roles. Accountability system used to Tackle Tackle. Basis of calculation used is in accordance with the existing agreement, in this case the compensation is calculated based on the price value of the goods.

Keywords : Freight, Sea Freight, Sea Cargo Ship (EMKL), Responsibility.

I. PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia berada diantara dua benua dan dua samudera, sehingga mempunyai posisi dan peran yang strategis dalam hubungan antar bangsa maupun negara. Selain sebagai negara kepulauan, tersedianya jasa di bidang pelayaran juga sangat diperlukan. Sebab lancarnya arus barang dan penumpang melalui laut, sangat tergantung pada tersedianya fasilitas perhubungan laut, dalam hal ini adalah pengangkutan laut dengan

segala sarana dan prasarannya. Melalui kapal, pelabuhan, fasilitas bongkar-muat, pergudangan, dan fasilitas penunjang pengangkutan laut lainnya termasuk nakhoda dan anak buah kapal.¹ Dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan rakyat disuatu negara, maka dibutuhkan

¹ Herman Susetyo, *Tanggung Jawab Nakhoda Pada Kecelakaan Kapal dalam Pengangkutan Penumpang dan Barang Melalui Laut di Indonesia*, MMH, Jilid 39 Nomor 1, 2010, halaman 9.

suatu proses pendistribusian yang merata pula, baik itu Sumber Daya Manusia (SDM) maupun Sumber Daya Alam (SDA). Pendistribusian ini harus mencapai daerah maupun tempat terpencil sekalipun, sehingga dibutuhkan suatu sarana yang dapat menempuh medan dan jarak tertentu dalam waktu yang cepat dan tidak menguras banyak tenaga, sarana inilah yang kemudian dikenal sebagai sarana transportasi atau angkutan. Pada pokoknya pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.² Vitalnya bidang pengangkutan dalam perkembangan perekonomian negara Indonesia didasari oleh berbagai faktor seperti :

1. Keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil yang sebagian besar lautan. Dengan keadaan wilayah yang luas ini, diperlukan pengangkutan yang dilakukan melalui darat, perairan dan udara yang dapat menjangkau seluruh wilayah negara Indonesia bahkan ke negara-negara lain.
2. Menunjang pengangkutan berbagai sektor kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan, penyebaran kebutuhan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor keseluruhan

² Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia, edisi pertama*, (Rineka Cipta), halaman 1.

pelosok wilayah Indonesia. Pelaksanaan pembangunan dan penyebaran kebutuhan pembangunan yang menumpuk pada wilayah tertentu.

3. Mendekatkan jarak antara desa dan kota lancarnya pengangkutan, mendekatkan jarak antara desa dan kota dan hal ini memberi dampak bahwa untuk bekerja tidak harus pindah ke kota sehingga kesejahteraan kehidupan di kota juga dapat dinikmati oleh kehidupan di desa. Pola hidup di daerah pedesaan cenderung mengikuti pola hidup di daerah perkotaan. Tingkat berpikir dan ingin maju warga desa dapat tumbuh dan berkembang sesuai dengan tingkat berpikir warga kota.
4. Perkembangan ilmu bidang teknologi pembangunan di sektor pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan dibidang ilmu dan teknologi pengangkutan, sarana angkutan dan hukum pengangkutan modern serta sumber daya manusia dan infrastruktur dibidang pengangkutan.

Dibandingkan dengan jenis angkutan lain seperti angkutan udara, pengangkutan melalui laut ini adalah yang tergolong murah. Selain daya angkutnya yang cukup besar, biaya angkutnya juga masih bisa dicapai oleh masyarakat berpendapatan kecil. Sama halnya seperti pengangkutan di darat, pengangkutan laut juga mengangkut penumpang dan barang. Pada kenyataannya fenomena muatan pengangkutan di laut lebih didominasi oleh muatan barang dibandingkan muatan penumpangnya. Fenomena tersebut

disebabkan oleh besarnya kapasitas muat kapal laut untuk mengangkut barang serta murah biaya angkutan. Selain itu dari segi waktu, penumpang lebih memilih menggunakan angkutan jenis lain dibandingkan angkutan kapal karena waktu yang ditempuh oleh kapal jauh lebih lama dibanding dengan angkutan lain. Mengenai fenomena tersebut, Tuti Triyanti Gondhokusumo memberi penjelasan bahwa mengirimkan barang dengan kapal akan memberikan keuntungan-keuntungan :³

1. Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkutan yang lain.
2. Sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus.

Dalam pengangkutan laut, hubungan pengangkut dan pemilik/pengirim barang sangat menonjol namun substansi-substansi lainnya yang berhubungan dengan penyelenggaraan pengangkutan laut perlu diatur secara mantap dalam kesatuan sistem dengan pengaturan mengenai pengangkutan itu sendiri. Oleh karena itu status kapal, pengawasan kapal, sewa/carter kapal, masalah pertanggungjawaban laut dan lain sebagainya perlu mendapat perhatian yang serius. Muatan kapal merupakan objek pengangkutan laut, dengan mengangkut muatanlah usaha pelayaran niaga memperoleh hasil atau *earning* yang menentukan kelangsungan hidup perusahaan

pelayaran yang bersangkutan.⁴ Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD.⁵ Masalah pertanggungjawaban pengangkut dan pengirim/pemilik barang merupakan hal yang sangat penting, yang mencerminkan adanya keseimbangan dalam bobot tanggung jawab saat dimulai dan berakhirnya tanggung jawab dari pemilik/pengirim barang perlu diatur secara jelas agar tidak menimbulkan keraguan dan kesimpang siuran.⁶ Dalam hal kegiatan ekspor impor, ada 3 instansi yang wajib dihubungi untuk melakukan kegiatan ekspor impor, yaitu Pertama pihak pelayaran/perusahaan pelayaran sebagai pihak yang menentukan jadwal kapal dan berlayar, jangka waktu pengiriman dari gudang eksportir sampai dermaga disuatu pelabuhan serta biaya pengiriman. Kedua PT Pelabuhan Indonesia sebagai perusahaan BUMN yang memfasilitasi ekspor impor di

³ Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut*, (Semarang : Fakultas Hukum Universitas Diponegoro), 1982, halaman 1.

⁴ F.D.C. Sudjatmiko, *Pelayaran-Pelayaran Niaga, edisi kedua*, (Jakarta : Akademika Pressindo), 1985, halaman 53.

⁵ Sedy Anantyo, *Pengangkutan Melalui Laut*, *Diponegoro Law Review*, Volume 1, Nomor 4, 2012, halaman 2.

⁶ Wiwoho Soedjono, *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara, edisi pertama*, (Jakarta : Bina Aksara), 1983, halaman 60.

pelabuhan, ada alat bongkar muat, dermaga untuk sandar kapal, pergudangan dan fasilitas-fasilitas bongkar muat untuk mengurus barang ekspor impor. Ketiga Bea Cukai sebagai pihak yang akan meneliti dokumen-dokumen pabean dari eksportir berupa dokumen Pemberitahuan Ekspor/Impor barang yang dilampiri dengan berbagai lampiran. Seluruh tahap tersebut dapat dilakukan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) apabila eksportir/pemilik barang tidak mampu melakukannya. Risiko dalam pengiriman barang melalui laut adalah terjadinya kehilangan atau kerusakan. Untuk itu pihak EMKL bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang apabila disebabkan oleh kelalaiannya serta memberikan ganti rugi.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab EMKL dalam hal ganti kerugian atas kerusakan atau kehilangan barang kiriman melalui laut?
2. Bagaimana sistem pertanggungjawaban dan dasar perhitungan ganti kerugian atas kerusakan atau kehilangan barang kiriman melalui laut?

II. METODE

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang memiliki kaitan dengan analisis dan konstruksi yang ditentukan secara metodologis, sistematis dan konsisten. Oleh karena penelitian merupakan suatu sarana (ilmiah) bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka metodologi penelitian yang diterapkan juga harus senantiasa

disesuaikan dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya.⁷ Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, yaitu suatu cara atau prosedur yang digunakan untuk memecahkan masalah dengan mempergunakan data primer. Data primer dapat ditemukan langsung dalam masyarakat atau dalam praktik yang terjadi.

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif analitis, yaitu mendeskripsikan realitas atau kenyataan yang ada di lapangan mengenai bagaimana proses tanggung jawab EMKL apabila barang yang dikirim melalui laut mengalami kerusakan atau kehilangan.

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah data primer yang didapatkan dari pengamatan atau observasi dan wawancara. Data sekunder, yaitu penelitian hukum yang memperoleh data dari data primer dan menggunakan data sekunder sebagai pendukung.

Metode analisis data yang digunakan adalah kualitatif, yaitu data-data yang diperoleh dari hasil penelitian dikelompokkan dan dipilih kemudian dihubungkan dengan masalah yang akan diteliti menurut kualitas dan kebenarannya sehingga akan dapat menjawab permasalahan yang ada.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Profil PT Danatrans Service Logistics Semarang

⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta : Rajagrafindo Persada), 2014, halaman 1.

PT Danatrans *Service Logistics* Semarang adalah perusahaan yang bergerak dibidang *international and domestic freight forwarder*, NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*), *cargo consolidator*, *personal effect*, *door agent* dan *break-bulk operator*. Awal mula berdirinya perusahaan PT Dantarans *Service Logistics* (PT DSL) dimulai dari suatu keinginan dan ide yang sangat besar dari Bapak Slamet Rusman untuk mendirikan sebuah Perseroan Terbatas (PT). Pada tahun 1998, peluang ekspor impor terbilang besar. Terlebih saat itu terjadi krisis moneter yang mana dalam hal itu menyebabkan kegiatan ekspor terbilang lesu namun kegiatan impor terbilang sangat banyak. Sebelumnya Bapak Slamet Rusman dan kawan-kawan pernah bekerja disuatu perusahaan yang bernama PT Dhanadipa *Group*. Pada perusahaan tersebut hanya sebagai perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) saja. Kemudian pada bulan Juli 2000, Bapak Slamet Rusman mempunyai inisiatif untuk membuka anak perusahaan dari PT Dhanadipa *Group* yaitu PT Dhanadipa Sarana Lintas. Anak perusahaan tersebut khusus menangani forwarder yakni sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang keagenan pengiriman barang untuk keperluan ekspor maupun impor. PT Dhanadipa Sarana Lintas tersebut bukan sebagai perusahaan EMKL, hal ini karena perusahaan EMKL masih berada di perusahaan induknya. Dua tahun kemudian, PT Dhanadipa Sarana Lintas mengubah dirinya menjadi PT Danatrans *Service Logistiscs*. Hal ini dikarenakan pada saat itu terjadi pemisahan dari PT Dhanadipa *Group*

dengan PT Dhanadipa Sarana Lintas. Hingga saat ini masih menggunakan nama PT Danatrans *Service Logistics*.⁸

B. Tanggung Jawab PT Danatrans *Service Logistics*

Proses pengiriman barang melalui laut pastinya tidak terlepas dari adanya risiko. Risiko yang mungkin timbul adalah rusak atau hilangnya barang kiriman yang disebabkan karena bahaya-bahaya laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan laut. Dengan adanya risiko tersebut, PT DSL selaku perantara dalam proses pengiriman barang tersebut tidak bertanggung jawab sama sekali. Hal ini dikarenakan terdapat tanggung jawab lain yaitu tanggung jawab secara fisik dan dokumen. Tanggung jawab secara fisik ini adalah menangani sejak barang kiriman tersebut dimuat di tempat muatan sampai di tempat pelabuhan dengan selamat, baik dan lancar, menyesuaikan jadwal muatan barang sesuai order, mengirim kontainer yang bagus, mengirim truk sesuai waktu yang ditentukan. Sedangkan tanggung jawab secara dokumen adalah mengurus izin ke pihak Bea Cukai, perdagangan, pertanian. Atas kerusakan atau kehilangan barang kiriman, eksportir tentunya mengalami kerugian. Sehingga PT DSL dengan eksportir bersama-sama mencari jalan keluar dari permasalahan yang ada dengan jalan kekeluargaan dan musyawarah. Cara tersebut diharapkan menemukan titik terang guna menyelesaikan permasalahan yang bersifat adil bagi

⁸ Khodim, *Wawancara*, General Manager PT Danatrans *Service Logistiscs* Semarang, (Semarang : 3 Januari, 2017).

pihak-pihak yang turut serta dalam proses pekerjaan itu. Persoalan lain muncul ketika barang kiriman telah diasuransikan oleh pemilik barang, artinya bahwa apabila barang kiriman telah diasuransikan dahulu sebelumnya sejak muat barang di pabrik, maka bisa dilakukan *claim* kepada pihak asuransi yang bersangkutan. Sehingga apabila barang kiriman tersebut telah diasuransikan terlebih dahulu, maka PT DSL tidak serta merta melepaskan tanggung jawabnya. Artinya PT DSL memberikan tanggung jawab dalam bentuk pendampingan. Pendampingan yang dimaksud di sini adalah ditujukan bagi pemilik barang eksportir. Hal pertama yang harus dilakukan adalah mengumpulkan bukti-bukti, *history* kejadian, foto-foto, file-file dokumen yang terkait dengan ekspor dan pengangkutan. Setelah semua berkas tersebut dikumpulkan, langkah selanjutnya adalah melakukan pelaporan. Pelaporan di sini ditujukan kepada perusahaan asuransi yang telah dituju oleh eksportir. Kemudian secara bersama-sama melakukan investigasi dan mengajukan *claim* kerugian. Asuransi yang dimaksud di sini adalah asuransi pengangkutan laut (*Marine Cargo Insurance*) yaitu suatu asuransi atau pertanggungan yang memberikan jaminan atau proteksi terhadap kerugian atau kerusakan objek pertanggungan sebagai akibat adanya bahaya-bahaya laut yang terjadi dalam masa pengangkutan melalui laut yang dilakukan. Asuransi ini merupakan suatu perjanjian pertanggungan antara penanggung dan tertanggung atas kepentingan yang berhubungan

dengan kapal sebagai alat pengangkut dan barang sebagai muatan kapal dari kemungkinan risiko kerusakan atau kerugian yang diakibatkan oleh bahaya-bahaya laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan bahaya laut. Lahirnya asuransi pengangkutan laut dimulai sejak barang meninggalkan gudang atau tempat penyimpanan di tempat yang disebut sebagai tempat pemberangkatan, berlanjut sepanjang trayek yang lazim dan berhenti pada salah satu tempat. Perusahaan asuransi yang biasanya digunakan PT DSL adalah asuransi AIA, asuransi Lippo, asuransi Bintang, asuransi BCA dan lain-lain.

Hal-hal yang perlu dipersiapkan oleh pihak *claimant* antara lain :

1. Mengumpulkan dokumen-dokumen pendukung, yaitu dokumen yang dijadikan sebagai alat bukti yang dilampirkan dalam nota *claim (claim notes)* yang diajukan kepada pengangkut.
2. Menghitung kerugian, apabila dokumen penunjang telah lengkap maka *claimant* mulai memilah dan menghitung jenis serta jumlah kerugian.
3. Pengajuan *claim*, tahap ini dimulai dari membuat semacam surat tuntutan (*claim notes*) yang berisi rincian dan perhitungan nilai *claim* yang dituntut dan diajukan kepada pengangkut disertai lampiran dokumen penunjang.
4. Tahap negosiasi, pada tahap ini para pihak beradu argumen dan melakukan pembuktian.
5. Tahap pembayaran *claim*, yakni apabila *claimant* dinyatakan

menang maka pembayaran *claim* dapat dilakukan.

Manfaat asuransi pengangkutan laut bagi penanggung adalah ketersediaan penanggung untuk memberikan proteksi atas risiko yang dialihkan oleh tertanggung dikarenakan premi yang diperoleh dari tertanggung sendiri, sebagai balas jasa proteksi asuransi selama periode pertanggungan. Sedangkan bagi tertanggung adalah menambah efisiensi atau menguntungkan, sebab apabila kepentingan yang diasuransikan terkena risiko dan mengakibatkan kerugian yang paling besar, maka pemiliknya akan mendapatkan ganti rugi hanya dengan membayar premi yang jumlahnya sedikit dan juga para pengusaha tidak perlu ragu-ragu untuk melakukan kegiatan usahanya, karena telah terhindar dari risiko kerugian dan kemacetan perkembangan usahanya dikemudian hari. Dari berbagai kontrak asuransi laut yang ada, PT DSL menggunakan jenis polis campuran, yaitu campuran antara polis berjangka dan polis perjalanan. Hal ini dikarenakan tidak digunakan *claim* dengan jangka waktu tertentu artinya polis tersebut terdapat masa kadaluarsanya. Ganti rugi dari asuransi ekspor impor adalah maksimum 85%. Sehubungan dengan hal itu, terdapat berbagai jenis perlindungan seperti klausul A, klausul B dan klausul C. Dalam hal ini PT DSL menggunakan klausul yang sesuai dengan perjanjian, apabila dalam perjanjian disebutkan klausul A maka jenis klausul tersebut yang digunakan, begitu pula berlaku bagi klausul lainnya.

Prinsip tanggung jawab yang digunakan PT DSL yaitu prinsip

tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault principle*), yaitu sebagaimana tercantum dalam Pasal 1365 KUHPerdata yang menyebutkan bahwa, “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Dalam pasal tersebut secara jelas menyebutkan bahwa bentuk pertanggung jawaban dari perbuatan melanggar hukum yang merugikan orang lain adalah dengan membayar ganti rugi. Pasal tersebut tidak menentukan secara jelas siapa yang berkewajiban untuk melakukan pembuktian, sehingga para pengguna jasa yang menuntut kerugian harus membuktikan sendiri kesalahan atau perbuatan melawan hukum yang dilakukan pengangkut yang menyebabkan kerugian sehingga layak mendapat ganti rugi. Hal tersebut sebagaimana tertera dalam Pasal 1865 KUHPerdata, yang berbunyi “Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut”. Pada Pasal 1366 KUHPerdata juga menambahkan, yang berbunyi “Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”.⁹

⁹ Rinitami Njatrijani, *Hukum Transportasi cetakan II*, (Semarang : UNDIP Law Press Fakultas Hukum Universitas Diponegoro), 2016, halaman 24-25.

EMKL sebagai wakil eksportir yaitu bertindak sebagai pemilik barang ekspor dan sepenuhnya bertanggung jawab atas pengiriman barang ekspor. EMKL yang diberi kuasa sepenuhnya oleh eksportir untuk menguruskan barang ekspor milik eksportir semenjak barang telah siap di gudang eksportir (*Shipper*) sampai barang ekspor tersebut diterima oleh importir (*Buyer*). Dalam menjalankan tugas dan kewajibannya sebagai wakil eksportir, EMKL selalu menjalankan dengan hati-hati dan teliti. Hal ini dikarenakan semua pengerjaan pengiriman barang ekspor dan segala dokumen-dokumen yang diperlukan harus dikerjakan dengan tepat berdasarkan prosedur ekspor yang jelas. EMKL diwajibkan membuat catatan-catatan dalam sebuah register harian berturut-turut tentang macam dan jumlah barang dagangan dan lainnya harus diangkut, seperti harganya. Untuk melakukan pengurusan itu semua, EMKL mendapatkan kuasa tertulis dari pemilik untuk mengurus barang-barangnya. Di pelabuhan muat atau asal, EMKL akan membantu pemilik barang membukukan muatan pada agen pelayaran, mengurus dokumen dengan Bea Cukai dan instansi terkait lainnya dan membawa barang dari gudang pemilik barang ke gudang di dalam pelabuhan. Di pelabuhan bongkar atau tujuan, EMKL membantu pemilik barang untuk mengurus pemasukan barang dengan bea cukai, menerima muatan dari pihak perusahaan pelayaran dan membawa barang tersebut dari pelabuhan ke gudang pemilik barang. Atas jasanya tersebut, EMKL berhak

menerima imbalan berupa ongkos atau upah.

C. Sistem Pertanggungjawaban PT Danatrans Service Logistics

Risiko yang mungkin terjadi dalam proses pengiriman barang melalui laut adalah kerusakan atau kehilangan. Sehubungan dengan hal itu, PT DSL berpedoman pada sistem *Tackle to Tackle*, artinya sistem ini memberikan batasan mengenai tanggung jawab pengangkut yang dimulai pada saat pemuatan barang di pelabuhan sampai dengan saat pembongkaran di pelabuhan tujuan. Alasan menggunakan sistem ini adalah karena sistem ini mensyaratkan adanya penyerahan barang sampai ke lambung kapal, dimana pengangkut atau kapal hanya bertanggung jawab sejak barang-barang tersebut dilepas atau ditaruh di darat oleh pihak pengangkut atau kapal. Menurutnya bahwa semua kondisi pada saat sekarang ini hampir semua jenis barang atau bahkan jika barang merupakan kontainer atau barang-barang *break bulk, packing-packing* besar maka menggunakan sistem tersebut. Dalam sistem ini tidak digunakan dalam barang-barang berbentuk curah dan cair yang mana pemuatannya atau pembongkarannya menggunakan selang, pipa atau peralatan bongkar muat lain semisal itu. Kelebihan dari sistem ini adalah memudahkan dalam hal kejelasan hak dan tanggung jawab pengangkut sehingga lebih jelas bila ada *claim* yang bertanggung jawab bila terjadi kerusakan barang.

PT DSL berpedoman pada berbagai ketentuan seperti *The Hague Rules 1924, The Hamburg Rules 1978* dan Undang-Undang

Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan Pasal 1 huruf e *The Hague Rules 1924* yang berbunyi “*Carriage of the goods covers the period from the time goods are loaded on to the time they are discharge from the ship*”, artinya bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah sejak saat barang dimuat sampai barang dibongkar. Berdasarkan Pasal 4 ayat (1) *The Hamburg Rules 1978* yang berbunyi “*The responsibility of the carrier for the goods under this convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and the port of discharge*”, artinya bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat berada dibawah penguasaannya di pelabuhan pemuatan, selama berlangsungnya pengangkutan dan di pelabuhan pembongkaran. Sedangkan berdasarkan Pasal 40 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Dari dua peraturan internasional yang digunakan PT DSL yaitu *The Hague Rules 1924* dan *The Hamburg Rules 1978*, diketahui bahwa pembahasannya lebih luas *The Hamburg Rules 1978* dibandingkan *The Hague Rules 1924*. Hal tersebut dikarenakan cakupan tanggung jawab dalam *The Hamburg Rules 1978* meliputi saat berada di bawah penguasaannya di pelabuhan pemuatan, selama berlangsungnya

pengangkutan dan di pelabuhan pembongkaran. Sedangkan dalam *The Hague Rules 1924* cakupan tanggung jawabnya hanya meliputi saat barang dimuat sampai dibongkar. Pada awalnya memang diketahui bahwa *The Hague Rules 1924* mulai digunakan pertama kali, kemudian muncul peraturan berikutnya yaitu *The Hague-Visby Rules* yang lahir karena adanya beberapa kelemahan dalam *The Hague Rules* yang sebagian besar dirasakan oleh pengangkut. Seiring berjalannya waktu, muncul peraturan baru yaitu *The Hamburg Rules* yang lahir karena adanya kelemahan-kelemahan dalam *The Hague-Visby Rules*.

Sistem pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut di Indonesia berubah menjadi *Tackle to Tackle* yang sebelumnya menganut *While Carrier in Charge*. Hal tersebut terlihat dalam Pasal 80 ayat (1) sampai (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, yang berbunyi:

- (1) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dalam Pasal 79 ayat (2) huruf a merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.
- (2) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan.

- (3) Selain badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kegiatan bongkar muat barang-barang tertentu dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.¹⁰

D. Dasar Perhitungan PT Danatrans Service Logistics

Dalam hal ganti kerugian oleh pihak PT DSL, dasar perhitungan penggantian kerugian yang digunakan dapat dikatakan bervariasi. Hal ini sesuai dengan yang ada dalam perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak. Namun kerusakan yang dapat dicover hanya sampai 80% dari harga nilai barang. Terdapat suatu istilah *adagium "Restitutio in integrum"* artinya seseorang yang dirugikan berhak menuntut agar dikembalikan pada keadaan semula seolah-olah peristiwa yang menimbulkan kerugian tidak pernah terjadi. Sebagaimana dalam hukum perikatan di Indonesia, terdapat prinsip *Kosen, Schaden Und Interessen* yaitu biaya-biaya kerugian nyata dan keuntungan yang seharusnya didapat. Praktik penyelesaian *Marine Cargo Claims*, hampir secara umum dianut prinsip *Arrived Sound Market Value* artinya harga yang dipakai sebagai dasar perhitungan adalah harga barang dalam kondisi baik di tempat dan pada saat kedatangan kapal. Menurut PT DSL, harga barang yang disepakati adalah harga umum yang berlaku atau harga pasar dengan kondisi barang yang baik dan dapat digunakan. Hal-hal yang dipakai

untuk menentukan harga barang sebagai dasar *claim* adalah dengan membandingkan harga pada barang lain yang sejenis, baik perbedaan merek atau asal barang tersebut diproduksi dari negara mana.

Berdasarkan Pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut yang disebabkan karena barang yang diangkut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkan, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkan barang tadi".

Berdasarkan Pasal 473 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang berbunyi "Dalam hal adanya kerusakan, haruslah diganti jumlah yang diperoleh dengan mengurangi jumlah termaksud dalam Pasal 472 dengan harga barang yang telah rusak dan mengurangi lagi jumlah ini dengan apa yang karena adanya kerusakan tersebut dapat dihemat dalam hal bea, biaya dan upah pengangkutan". Atas bunyi pasal tersebut berarti perhitungan ganti rugi masih menggunakan ketentuan seperti Pasal 472 KUHD, namun dari jumlah ganti rugi tersebut dikurangi harga barang-barang yang rusak, pajak, bea dan biaya angkutan yang tidak dibayar karena barang-barang rusak.

Berdasarkan Pasal 476 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi "Dengan menyimpang dan Pasal-Pasal 472-

¹⁰ *Ibid*, halaman 170-171.

475, bolehlah dituntut penggantian seluruh kerugian, apabila kerugian itu disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan kasar dari si pengangkut sendiri". Jadi sudah dijelaskan bahwa apabila kerugian itu dilakukan dengan unsur kesengajaan atau kesalahan besar dari si pengangkut maka dapat memperoleh ganti kerugian seluruhnya.

Berdasarkan *The Hague Rules* dan Pasal 487 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) bahwa tuntutan hukum untuk memperoleh penggantian kerugian harus dimajukan di dalam waktu satu tahun semenjak barang diserahkan, atau semenjak hari barang itu sedianya harus diserahkan. Apabila lebih dari satu tahun maka *claim* tidak dapat diajukan lagi atau ditolak oleh pengadilan.

IV. KESIMPULAN

1. PT DSL selaku perusahaan EMKL dalam menanggapi permasalahan kerusakan atau kehilangan barang kiriman melalui laut tidak memberikan tanggung jawab. Hal ini dikarenakan terdapat tanggung jawab lain secara fisik sejak barang kiriman tersebut dimuat di tempat muatan sampai di tempat pelabuhan dengan selamat, baik dan lancar, menyesuaikan jadwal muatan barang sesuai order, mengirim kontainer yang bagus, mengirim truk sesuai waktu yang ditentukan. Tanggung jawab secara fisik tersebut masih dapat dilakukan PT DSL dikarenakan tugas-tugas tersebut memang masih menjadi tugas dan

tanggung jawabnya. Sedangkan tanggung jawab secara dokumen ialah mengurus izin ke pihak Bea Cukai, perdagangan, pertanian. Permasalahan tersebut diselesaikan secara kekeluargaan dan musyawarah terlebih dahulu dengan berbagai pihak yang terlibat untuk menemukan bagaimana cara penyelesaiannya. Penyelesaian permasalahan tersebut juga dapat dilakukan dengan asuransi, artinya apabila barang kiriman telah diasuransikan terlebih dahulu maka bisa dilakukan *claim* kepada pihak asuransi yang ditunjuk. Melalui asuransi ini, PT DSL tidak serta merta lepas tanggung jawab namun memberikan pendampingan. Pendampingan yang dilakukan adalah mengumpulkan bukti-bukti, *history* kejadian, foto-foto, file-file dokumen yang terkait dengan ekspor dan pengangkutan. Setelah semua berkas terkumpul, selanjutnya melakukan pelaporan kepada perusahaan asuransi yang ditunjuk. PT DSL wajib memberikan tanggung jawab apabila terbukti kesalahan disebabkan olehnya, namun sebaliknya apabila tidak terbukti bersalah maka PT DSL tidak wajib memberikan tanggung jawab.

2. Sistem pertanggungjawaban yang digunakan PT DSL adalah *Tackle to Tackle*, artinya sistem ini memberikan batasan mengenai tanggung jawab pengangkut yang dimulai pada saat pemuatan barang di pelabuhan pemuatan sampai

dengan saat pembongkaran di pelabuhan tujuan. Alasan menggunakan sistem ini karena mensyaratkan adanya penyerahan barang sampai ke lambung kapal (*overside delivery*), dimana pengangkut atau kapal hanya bertanggung jawab sejak barang-barang tersebut dilepas atau ditaruh di darat oleh pihak pengangkut / kapal. Sistem yang digunakan PT DSL berpedoman pada ketentuan dalam *The Hague Rules 1924*, *Hamburg Rules 1978* dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan *The Hague Rules 1924* bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah sejak saat barang dimuat sampai barang dibongkar. Berdasarkan *Hamburg Rules 1978* bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat berada dibawah penguasaannya di pelabuhan pemuatan, selama berlangsungnya pengangkutan dan di pelabuhan pembongkaran. Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati". Dalam hal ganti kerugian oleh PT DSL, dasar perhitungan ganti kerugian yang digunakan dapat dikatakan bervariasi. Hal ini sesuai dengan yang ada dalam perjanjian yang

telah dibuat oleh para pihak. Namun kerusakan yang dapat dicover oleh PT DSL hanya sampai dengan 80% dari harga nilai barang.

Dalam pelaksanaan tanggung jawab pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), bagi PT. Danatrans *Service Logistics* diharapkan mampu meningkatkan sarana dan prasarana yang mendukung pelaksanaan tugas dan wewenang yang wajib dilakukan. Bagi pengirim barang sebaiknya mengasuransikan barang yang dikirim untuk menghindari kerugian. Supaya lebih baik pula perlu adanya peraturan-peraturan khusus yang mengatur tentang prosedur pelaksanaan ganti rugi dalam pengangkutan laut.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adji, Sution Usman, Djoko Prakoso dan Hari Pramono. *Hukum Pengangkutan di Indonesia edisi I*. Rineka Cipta.
- Gondhokusumo, Tuti Triyanti, 1982. *Pengangkutan Melalui Laut*. Semarang : Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
- Njatrijani, Rinitami, 2016, *Hukum Transportasi cetakan II*. Semarang : UNDIP Law Press Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
- Soedjono, Wiwoho, 1983. *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara eidi I*. Jakarta : Bina Aksara.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2014. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta : Rajagrafindo Persada.



Sudjtmiko, F.D.C., 1986. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta : Akademika Pressindo.

Jurnal

Herman Susetyo, 2010. *Tanggung Jawab Nakhoda pada Kecelakaan Kapal dalam Pengangkutan Penumpang dan Barang Melalui Laut di Indonesia*. MMH, Jilid 39, Nomor 1.

Sendy Anantyo, 2012. *Pengangkutan Melalui Laut*, Diponegoro Law Review, Volume 1, Nomor 4.

Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Wawancara

Wawancara dengan Khodim selaku General Manager PT Danarans *Service Logistics*.