BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Pengangkutan dan Perjanjian Pengangkutan Secara Umum

1. Pengertian Pengangkutan dan Perjanjian Pengangkutan

1.1 Pengertian Pengangkutan pada umumnya

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.[1] Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Hukum Pengangkutan sendiri adalah keseluruhan peraturan-peraturan baik yang telah dikodifikasi atau yang belum dikodifikasi yang mengatur semua hal-hal yang berkaitan dengan pengangkutan.

Pengertian pengangkut pada umumnya tidak terdapat di dalam KUHD namun dalam pasal 466 dan 521 KUHD dicantumkan secara berturut–turut pada VA dan VB mengenai definisi pengangkut laut ialah dia yang mengikat dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang (penumpang) berdasarkan perjanjian pemuatan menurut waktu atau menurut perjalanan atau berdasarkan perjanjian lain.

---

[1] Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, hlm, 45.

Menurut H.M.N Purwosutjiipto, S.H pengangkut pada umumnya adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.[2]

Seperti pengertian pengangkut pada umumnya yang tidak terdapat di dalam KUHD, pengertian mengenai pengirim juga tidak dijelaskan di dalamnya. Namun terdapat beberapa pengertian mengenai pengirim antara lain menurut H.M.N Purwosutjipto, S.H pengirim adalah seseorang yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan[3], sedangkan menurut Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H pengirim adalah seseorang yang berkewajiban membayar biaya pengangkutan dan berhak atas pelayanan pengangkutsan barangnya.[4]

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian pemindahan itu meliputi kegiatan :[5]

1. Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut;
2. Membawa penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut;
3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Menurut pendapat R. Soekardono, SH,

---

[2] H.M.N Purwosutjipto, *op. cit*, hlm 4.
[3] H.M.N Purwosutjipto, *loc. cit.*
[4] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm 60. .
[5] *Ibid*, hlm 48.

pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi[6].

1.2 Pengertian Perjanjian Pengangkutan pada umumnya

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji pada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.[7] Dalam Hukum Perjanjian berlaku suatu azas yang dinamakan asas konsensualisme yang berarti sepakat. Arti kata sepakat pada dasarnya perjanjian yang timbul karenanya itu sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan. Perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal–hal yang pokok dan tidaklah diperlukan suatu formalitas.

Mengenai pengertian perjanjian pengangkutan di dalam Buku II Kitab Undang–Undang Hukum Dagang tidak diberikan definisinya. Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat konsensuil, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensuil.

Asas konsesnsualisme tersebut lazimnya disimpulkan di dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang syarat sahnya perjanjian:

---

[6] R. Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, CV Rajawali, Jakarta, 1986, hlm 5.
[7] R. Subekti, **Hukum Perjanjian**, PT Intermasa, Jakarta, 2002, hlm 1.

"Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

1. Sepakat mereka yang mengikat dasarnya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab halal.

Terdapat beberapa pengertian tentang Perjanjian Pengangkutan, antara lain :

a. Perjanjian pengangkutan menurut Profesor R. Subekti, SH yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.[8]
b. Menurut pendapat H.M.N. Purwosutjipto, SH, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.[9]
c. Menurut Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H yang dimaksud perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu

[8] R. Subekti, **Aneka Perjanjian**, Penerbit Alumni, Bandung 1979, hlm 81.
[9] H.M.N. Purwosutjipto, *op. cit,* hlm 2.

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.[10]

d. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.[11]

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkut. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen pengangkutan penumpang disebut karcis pengangkutan. Perjanjian pengangkutan juga dapat dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter *(charter party)*, seperti carter pesawat udara untuk mengangkut jemaah haji dan carter kapal untuk mengangkut barang dagangan.[12]

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelengarakan pengangkutan barang atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan pihak

[10] Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 46.
[11] Suwardjoko Warpani, **Merencanakan Sistem Pengangkutan**, Penerbit ITB, Bandung, 1990, hlm 2.
[12] *Ibid*, hlm. 3.

pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutannya.[13]

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak sebagai salah satu unsur Pasal 1320 KUHPerdata. Dengan kata lain perjanjian pengangkutan bersifat konsensuil.

Dalam praktek sehari-hari, dalam pengangkutan darat terdapat dokumen yang disebut denga surat muatan (vracht brief) seperti dimaksud dalam pasal 90 KUHD. Demikian juga halnya dalam pengangkutan pengangkutan melalui laut terdapat dokumen konosemen yakni tanda penerimaan barang yang harus diberikan pengangkut kepada pengirim barang. Dokumen-dokumen tersebut bukan merupakan syarat mutlak tentang adanya perjanjian pengangkutan. Tidak adanya dokumen tersebut tidak membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah ada seperti ketentuan Pasal 454 dan504 KUHD yang masing–masing berbunyi :

Pasal 454 KUHD :

> "Masing – masing pihak boleh menuntut dibuatnya suatu akta tentang persetujuan tersebut. Akta ini dinamakan charter-party"

[13] Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*,hlm 2.

Pasal 502 KUHD :

"Si pengirim boleh meminta supaya dengan mencabut kembali tanda penerimaan yang kiranya telah diberikan oleh si pengangkut, oleh pengangkut ini diberikan untuk konosemen tentang barang yang diterimanya untuk diangkut".

2. Konsep Pengangkutan

Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu :

1. Pengangkutan sebagai usaha (business);
2. Pengangkutan sebagai perjanjian (agreement);
3. Pengangkutan sebagai proses penerapan (applying process).

Ad.1 Pengangkutan sebagai Usaha

Pengangkutan sebagai usaha (business) adalah kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat mekanik contohnya ialah gerbong untuk mengangkut barang, kereta untuk mengangku penumpang, truk untuk mengangkut barang, bus untuk mengangkut penumpang, pesawat kargo untuk mengangkut barang, dan kapal penumpang untuk mengangkut penumpang,

Kegiatan usaha tersebut selalu berbentuk perusahaan perseorangan, persekutuan, atau badan hukum. Perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengangkutan harus memiliki izin usaha yang sesuai dengan jasa pengangkutan. Perusahaan bidang jasa pengangkutan lazim disebut perusahaan pengangkutan.

Ad.2 Pengangkutan sebagai Perjanjian (Agreement)

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa dan biasa disebut dengan biaya pengangkutan. Kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.

Ad.3 Pengangkutan sebagai Proses Penerapan (Applying Process)

Pengangkutan sebagai proses terdiri atas serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.

3. Asas Perjanjian Pengangkutan

Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Asas hukum publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna

bagi semua pihak, yaitu pihak–pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (Negara).

Asas hukum perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua belah pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pemilik barang.

3.1 Asas Hukum Publik

Asas–asas hukum adalah landasan undang–undang yang lebih mengutamakan kepentingan umum atau kepentingan masyarakat banyak, yang dirumuskan dengan istilah atau kata–kata : manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan rata keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, percaya diri sendiri, dan keselamatan penumpang (orang banyak).

a) Asas manfaat

   Mengandung makna bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar–besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkeseimbangan bagi warga Negara Indonesia.

b) Asas Usaha bersama dan kekeluargaan

   Mengandung makna bahwa usaha pengangkutan diselenggarakan untuk mewujudkan cita–cita dan aspirasi bangsa Indonesia yang

dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

c) Asas adil dan merata

Mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

d) Asas keseimbangan

Bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

e) Asas Kepentingan umum

Penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

f) Asas keterpaduan

Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda pengangkutan.

g) Asas kesadaran hukum

Bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga Negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

h) Asas percaya diri

Pengangkutan harus berlandaskan kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

i) Asas keselamatan penumpang

Bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan undang – undang dan konvensi internasional.

3.2 Asas Hukum Perdata

Asas–asas hukum perdata adalah landasan undang–undang yang lebih mengutamakan kepentingan pihak–pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, yang dirumuskan dengan istilah atau kata–kata : perjanjian

(kesepakatan), koordinatif, campuran, retensi, dan pembuktian dengan dokumen. Kelima istilah tersebut akan dijelaskan sebagai berikut :

a) Asas perjanjian

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak perusahaan pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Tiket/karcis penumpang dan dokumen pengangkutan merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian antara pihak–pihak. Perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak–pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi dan mengikat harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

b) Asas koordinatif

Bahwa pihak–pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakana perintah penumpang atau pemilik barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pemilik barang. Asas ini menunjukkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa (agency agreement).

c) Asas campuran

Mengandung makna bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari penumpang atau pemilik barang kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian inin berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

d) Asas retensi

Mengandung makna bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

e) Asas pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika ada kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkot tanpa tiket/karcis penumpang.

4. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

4.1 Fungsi Pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.[14]

Jadi dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat dimana barang–barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat. Perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya.

Menurut Soegijatna Tjakranegara bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu :[15]

a) Kegunaan Tempat (Place Utility)

   Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang bermanfaat, ketempat lain yang menyebabkan barang tadi menjadi lebih bermanfaat.

---

[14] H.M.N. Purwosucipto, *op. cit.*, hlm 10.
[15] Soegijatna Tjakranegara, *op. cit*, hlm 1

b) Kegunaan Waktu (Time Utility)

Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ketempat lain dimana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya.

4.2 Tujuan Pengangkutan

Secara umum dinyatakan bahwa setiap 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 satu tempat ke tempat tujuan 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 merupakan suatu barangm selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan.

Secara khusus tujuan pengangkutan adalah untuk :

a. Memperlancar perpindahan orang atau barang secara masal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancer, tepat, tertib, teratur dan efisien;
b. Mampu memadukan moda transportasi;

c. Mendorong, menggerakkan dan menunjang pembangunan nasional;
d. Memantapkan perwujudan wawasan nusantara;
e. Menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangun nasional.

B. Perusahaan Bongkar Muat

1. Konsep Bongkar Muat

Bongkar muat berasal dari istilah bahasa inggris *loading and unloading activities of the corporation* diterjemahkan singkat menjadi "perusahaan bongkat muat". Istilah bongkar muat seharusnya lebih tepat muat bongkar atau *cargo handling* yang memiliki arti memuat barang ke alat pengangkut di tempat pemberangkatan dan membongkar barang muatan dari alat pengangkut di tempat tujuan.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 menentukan bahwa yang dimaksud dengan perusahaan bongkar muat adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirkan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Perusahaan bongkar muat yang lebih tepat istilahnya dikenal dengan cargo handling yaitu perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke kapal (loading) dan pembongkaran barang dari kapal (unloading). Perusahaan ini berstatus badan hukum, baik Badan Hukum Milik Negara (persero) maupun Badan Usaha Milik Swasta (perseroan terbatas).

Perusahaan ini memiliki tenaga ahli yang pandai menempatkan barang di dalam ruang kapal yang terbatas sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang diperlukan, dan tidak mudah bergerak/bergeser. Demikian juga ketika membongkar barang dari kapal diperlukan keahlian sehingga barang dapat dibongkar dengan mudah, efisien, dan tidak menimbulkan kerusakan. Dengan teknologi petikemas (container) lebih praktis lagi pemuatan dan pembongkaran barang, karena barang sudah dimuat rapi dalam petikemas. Bahkan prasarana pelabuhan sudah ditentukan sendiri sebagai pelabuhan khusus petikemas.

2. Status dan Fungsi Perusahaan Bongkar Muat

Bongkar muat petikemas merupakan usaha terkait dalam angkutan perairan yang menunjang proses pengangkutan. Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.[16]

Perusahaan bongkar muat merupakan perusahaan yang berdiri sendiri atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pelayaran (pengangkut). Perusahaan ini sering juga bergabung dengan perusahaan pengangkutan di pelabuhan, yang menyelenggarakan pengangkutan dengan tongkang dan kapal tunda muatan kapal yang dimuat ke dan dibongkar dari kapal yang tertambat atau berlabuh di luar dermaga.

[16] Pasal 27 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Apabila perusahaan bongkar muat merupakan bagian dari perusahaan pelayaran (pengangkut), dari segi hukum pengangkutan, perbuatan bongkar muat adalah perbuatan pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan. Ketentuan dalam Kitab Undang–Undang Hukum Dagang, segala perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengusaha bongkar muat dan pekerjaanya menjadi tanggung jawab pengangkut seperti ketentuan yang terdapat pada Pasal 321 ayat (2) KUHD :

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

Perusahaan Bongkar muat yang berdiri sendiri, perbuatannya itu dapat sebagai pelaksanaan pemberian kuasa dari pengirim dalam hal pemuatan atau pelaksanaan pemberian kuasa dari penerima dalam hal pembongkaran. Namun, segala perbuatan yang dilakukan di atas kapal oleh perusahaan bongkar muat tunduk pada peraturan yang berlaku di atas kapal yang bersangkutan.[17]

3. Bentuk Hukum dan Izin Usaha

Perusahaan bongkar muat berstatus badan hukum Indonesia yang berbentuk perseroan terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan

[17] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm 99

Usaha Milik Daerah (BUMD), atau koperasi yang didirikan khusus untuk menjalankan usaha bongkar muat sebagai penunjang pengangkutan perairan. Setiap Badan usaha atau orang perseorangan warga Negara Indonesia yang akan melakukan kegiatan usaha angkutan di perairan wajib memiliki :[18]

a. Izin usaha angkutan perairan;
b. izin usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan; dan/atau
c. izin operasi angkutan di perairan.

Untuk memperoleh izin usaha bongkar muat, perusahaan bongkar muat harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :[19]

a. Memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan tekonologi;
b. Memiliki tenaga ahli yang sesuai dengan usaha bongkar muat;
c. Memiliki akta pendirian perusahaan badan hukum;
d. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan badan hukum; dan
e. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

Menurut Surat Keputusan Menteri Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal persyaratan pendirian usaha bongkar muat barang tersebut adalah yang tercantum dalam pasal 6 ayat (1) dan (2) berbunyi :

(1) Usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a, wajib memiliki izin usaha.

[18] Pasal 92 Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan
[19] Abdulkadir Muhammad, *op. cit,* hlm 101

(2) Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :
a. memiliki akte pendirian perusahaan;
b. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan;
c. memiliki Modal Usaha;
d. memiliki Peralatan Bongkar Muat;
e. memiliki Surat Keterangan Domisili Perusahaan; dan
f. memiliki Tenaga Ahli Di Bidang Bongkar Muat.

Izin usaha bongkar muat terdapat dua jenis, yaitu izin usaha tetap dan izin usaha sementara. Izin usaha tetap diberikan sesuai dengan jangka waktu pendirian perusahaan, sedangkan izin usaha sementara diberikan untuk jangka waktu satu tahun. Izin usaha diberikan oleh gubernur proinsi setempat atas nama Menteri Perhubungan sebagai pelaksana tugas dekonsentrasi.

Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang telah memiliki izin usaha, harus memenuhi kewajiban sebagai berikut :[20]

a. Memenuhi semua kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha;
b. Melakukan kegiatan usahanya, selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha diterbitkan;
c. Menyampaikan laporan rencana kegiatan bongkar muat kepada Adpel/Kakanpel setempat selambat-lambatnya 1 (satu) hari sebelum kegiatan bongkar muat dilaksanakan, menurut contoh pada Lampiran IV Keputusan ini;
d. Menyampaikan laporan bulanan kegiatan operasional perusahaan kepada Pejabat pemberi izin dan dengan tembusan kepada

[20] Pasal 12 Surat Keputusan Menteri No. 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal

Adpel/Kakanpel setempat, menurut contoh pada Lampiran V Keputusan ini;

e. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan operasional perusahaan kepada Pejabat pemberi izin dengan tembusan kepada Adpel/Kakanpel setempat, menurut contoh pada Lampiran VI Keputusan ini;

f. Melaporkan kepada Pejabat pemberi izin, setiap kali terjadi perubahan anggaran dasar perusahaan, nama/alamat perusahaan,NPWP, nama dan alamat Direktur Utama/penanggung jawab perusahaan dan status kepemilikan peralatan kerja, selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah terjadinya perubahan itu;

g. Ikut menciptakan hubungan kerja sama operasional dengan pihak manapun yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan;

h. Mematuhi dan melaksanakan kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan kegiatan perusahaannya dan terhadap semua tenaga kerja yang dipekerjakan;

i. Mendidik dan melatih keterampilan pegawai agar tercapai efektifitas dan efisiensi kerja;

j. Ikut menciptakan citra dan meningkatkan; dan

k. Melaporkan kegiatan operasional sesuai materi yang diminta oleh dan kepada instansi yang berwenang untuk kepentingan pengumpulan data dan statistik.

l. Memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalm izin usahanya.

4. Berakhirnya Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat

Berakhirnya izin usaha dari perusahaan bongkar muat terjadi karena 2 alasan pertama, dicabut izinnya oleh pemberi izin dan kedua atas permintaan sendiri. Pencabutan izin usaha dilakukan melalui proses peringatan tertulis tiga kali berturut–turut dengan tenggang waktu masing–masing satu bulan. Apabila dalam waktu satu bulan setelah peringatan ketiga tidak dihiraukan, maka dilanjutkan dengan pembekuan usaha[21]. Setelah adanya pembekuan usaha tidak ada lagi upaya untuk memenuhi kewajiban sesuai persyaratan, maka izin usaha benar–benar dicabut.[22]

Izin usaha perusahaan bongkar muat dicabut tanpa adanya peringatan ataupun pembekuan terlebih dahulu, yaitu apabila dalam hal perusahaan yang bersangkutan melakukan hal–hal sebagai berikut :[23]

a. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, berdasarkan Keputusan dari instansi yang berwenang;

---

[21] *Ibid*, hlm 102
[22] Pasal 203 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan
[23] Pasal 17 Surat Keputusan Menteri No. 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal

b. Membubarkan diri atau pailit, berdasarkan keputusan dari instansi berwenang;
c. Memperoleh izin usah secara tidak sah;
d. Tidak melakukan kegiatan usahanya secara nyata, selama 6 (enam) bulan berturut-turut;
e. Melakukan kegiatan usaha yang menyimpang dari usaha pokoknya.

C. Petikemas

1. Pengertian Petikemas

Petikemas berasal dari kata peti dan kemas, peti yang berarti kotak bertutup yang dibuat dari kayu, logam, dsb. Arti petikemas adalah peti yang dipersiapkan untuk diisi barang yang akan dikirim supaya tidak rusak.[24]

Petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulangkali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus untuk mengangkut muatan yang ada didalamnya.[25]

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tetang Perkapalan, pasal 1 ayat 12 mengenai pengertian petikemas adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi

[24] Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, hlm 764
[25] Capt.R.P.Suyono, ***Shipping Pengangkutan Intermodal Elspor Impor*** *Melalui Laut*, Jakarta, PPM, 2003, halaman 179.

syarat, bersifat permanen dan dapat dipakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut dan dirangcang secara khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi, tanpa harus dilakukan muatan kembali.[26]

2. Ketentuan Petikemas

Untuk melaksanakan proses bongkar muat petikemas dapat berjalan dengan lancar dan maksimal maka dibutuhkan adanya kesepakatan antar para pihak untuk menyetujui ukuran petikemas yang digunakan. Badan International Standard Organization (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran dari Petikemas sebagai berikut:[27]

a. Container 20' Dry Freight (20 feet)

   Ukuran : panjang = 6,058 m, lebar= 2,438 m dan tinggi= 2,591 m.

   Ukuran Dalamnya : 5,919 x 2,340 x 2,380 M

   Kapasitasnya 33 CBM

   Play Load 22,1 Ton

b. Container 40' Dry Freight (40 feet)

   Ukuran : panjang = 12,192 m, lebar= 2,438 m dan tinggi= 2,591 m

   Ukuran Dalamnya : 12,045 x 2,309 x 2,379 M

   Kapasitasnya 67,3 CBM

[26] Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan
[27] Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 179.

Play Load 27,396 TON

c. Container 45'Dry Freight (45 feet)

Ukuran : panjang = 12,192 m, lebar= 2,438 m dan tinggi= 2,926 m

Ukuran Dalamnya : 12,056 x 2,347 x 2,684 M

Kapasitasnya 76 CBM

Play Load 29,6 TO

3. Jenis-jenis Petikemas

Petikemas (Container), memiliki beberapa jenis dan kegunaanya, antara lain sebagai berikut :[28]

a. Dry Frieght Container/General Cargo, di gunakan untuk mengangkutbarang-barang umum.

b. Reefer Container, digunakan untuk mengangkut barang – barang yang memerlukansuhu pendingin, misalnya untuk jenis sayur-sayuran, daging dll.

c. Bulk Container, digunakan untuk mengangkut muatan curah, misalnya beras,gandum, dll.

d. Open Side Container, digunakan untuk mengangkut muatan yang ukurannya tidak memungkinkan dimasukan dari pintu belakang Petikemas. Jadi semua sisi Petikemas harus dibuka. Misalnya alat – alat berat.

[28] Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 182

e. Soft Tof Contaier, digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangatbesar.

f. Flat Rack Container, digunakan untuk mengangkut barang – barang berat misalnya, mesin, spert part, dll

g. Tank Container, yaitu peti baja yang dibangun didalam kerangka container digunakan untuk mengangkut Tanki yang didalamnya diisi barang-barang yangberbahaya, misalnya gas, minyak, bahan kimia yang mudah meledak.

D. Terminal Petikemas

Terminal Petikemas adalah terminal yang merupakan fasilitas pelabuhan sebagai tempat perpindahan muatan yang khusus melayani bongkar muat petikemas mulai yang dibongkar di lapangan sampai pada yang akan dimuat ke kapal ataupun sebaliknya pada saat diturunkan dari kapal sampai di bawa keluar pintu pelabuhan.

Selain itu terminal petikemas juga berfungsi sebagai tempat penyimpanan sementara petikemas dan menangani semua data yang terkait dengan status petikemas yang diperlukan oleh semua pihak yang terkait. Sedangkan fungsi inti dari Terminal Petikemas antara lain adalah :[29]

1. Tempat pemuatan dan pembongkaran Petikemas dari kapal-truk atau sebaliknya

[29] ***Pelabuhan Barang dan Pelabuhan Petikemas*** (online) http://www.scribd.com/doc/92331182/PETIKEMAS diakses pada Tanggal 12 Oktober 2012, pukul 12.00 WIB

2. Pengepakan dan pembongkaran Petikemas (CFS).
3. Pengawasan dan penjagaan Petikemas beserta muatannya.
4. Penerimaan armada kapal.
5. Pelayanan cargo handling Petikemas dan lapangan penumpukannya

Pelaksanaan bongkar muat petikemas yang dilakukan di setiap Terminal Petikemas memerlukan seperangkat peralatan untuk mendukung kegiatannya berjalan dengan lancar. Peralatan yang diperlukan dalam bongkar muat petikemas terdiri atas :

a. Quay Gantry Crane (Container Crane)

Gantry crane merupakan alat bongkar muat yang khusus untuk menangani container. Dengan menggunakan gantry crane, kegiatan bongkar muat jauh lebih cepat dibandingkan menggunakan mobile crane maupun crane kapal. Dengan menggunakan gantry crane, produktivitas bongkar muat jauh lebih tinggi, karena dengan menggunakan gantry crane sanggup untuk mengangkat 2 s/d 4 container ukuran 20 feet sekaligus.

Gambar 2.1 Quay Gantry Crane (Container Crane)

b. Spreader

Kegunaannya untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat. Spreader tersedia dengan berbagai kegunaan, yaitu spreader untuk petikemas, spreader beam untuk general cargo, dan clamp untuk curah kering. Dengan menggunakan spreader, kecepatan bongkar muat akan meningkat, ex: spreader beam dapat mengangkat dua jala-jala lambung sekaligus sekali angkat. Namun pada hakekatnya, penggunaan spreader harus disesuaikan dengan SWL (Safe Working Load) pada setiap crane.

Gambar 2.2 Spreader

c. Rubber Tyred Gentry Crane (RTG)

Untuk memindahkan petikemas dari head truck dan menumpuknya di lapangan penumpukan, atau untuk memindahkan petikemas dari atas kapal ke atas head truck yang kemudian dibawa ke lapangan penumpukan.

Gambar 2.3 Rubber Tyred Gentry Crane (RTG)

d. Head Truck (HT)

Untuk mengangkut petikemas dari kapal yang ada di dermaga yang dipindahkan melalui Container Craine (CC) ke lapangan penumpukan.

Gambar 2.4 Head Truck (HT)

e. Side Loader

Kenderaan ini mirip Forklift tetapi mengangkat dan menurunkan Petikemas darisamping, bukannya dari depan.Side Loader digunakan untuk menurunkan dan menaikan Petikemas dari dan keatastrailer atau chasis dimana untuk keperluan tersebut trailer trailer atau chasis dibawa kesamping loader. Kegiatan memuat dan membongkar Petikemas menggunakan side loader memakan waktu agak lama karena sebelum mengangkat Petikemas, kaki penopang side loader (jack) harus dipasang dahulu supaya loader tidak terguling ketika mengangkat Petikemas

Gambar 2.5 Side Loader

f. Container Forklift

Truck garfu angkat yang khusus digunakan untuk mengangkat Petikemas ini (bukan mengangkut muatan dalam rangka stuffing) bentuknya tidak berbeda dari Forklift truck lainnya tetapi daya angkatnya jauh lebih besar, lebih dari 20 ton dengan jangkauan lebih tinggi supaya dapat mengambil Petikemas dari (atau meletakan pada) susunan tiga atau empat tier bahkan sampai lima tier.

Gambar 2.6 Container Forklift

g. Staddler Carrier

Kendaraan ini sama dengan jenis staddler Loader tetapi dilengkapi dengan alat kemudi, gerakannya sesuai dengan yang dikemudikan.Fungsi alat ini adalah untuk mengatur tumpukan Petikemas dilapangan penumpukan (CY) antara lain ; menyiapkan Petikemas yang akan dimuat oleh gantry crane atau sebaliknyamengambil Petikemas yang baru dibongkar dari Kapal, dibawah kaki/portal gantry, guna dijauhkan ketempat lain supaya tidak menghalangi Petikemas lainnya yang baru dibongkar

Gambar 2.6 Staddler Carrier

E. Barang Muatan (Cargo)

Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang – undang, dimuat dalam alat pengangkut, dan diangkut ke tempat tujuan. Sah artinya sesuai dengan atau tidak dilarang undang–undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan. Dilindungi undang–undang artinya tidak boleh dirusakkan, dihilangkan, dimusnahkan, atau dicuri oleh siapa pun, yang berakibat merugikan pemiliknya.

Barang muatan dapat dilindungi apabila sudah dimuat dalam alat pengangkut untuk diangkut ke tempat tujuan. Dalam pengeertian barang yang sah dan dilindungi undang–undang termasuk juga hewan perdagangan. Barang muatan memiliki hubungan dengan kewajiban dan tanggung jawab pengangkut.

Dilihat dari cara menjaga dan mengurusnya (custody and handling), barang muatan dibedakan menjadi tiga golongan yaitu[30]:

a) Barang berbahaya (dangerous cargo) yang sifatnya mudah terbakar (higly flammable), mudah meledak (higly explosive), mudah pecah (higly breakable) dan mengandung racun (poisonus).
b) Barang dingin atau beku (refrigerated cargo) yang perlu diangkut menggunakan ruang pendingin, misalnya, daging atau ikan segar dan obat–obatan.

[30] Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 132.

c) Barang yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu, misalnya barang petikemas dan barang koli.

Dilihat dari jenisnya, barang muatan dibedakan menjadi tiga golongan yaitu : [31]

a) General cargo

Yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan dalam bentuk unit–unit kecil (peti, koli).

b) Bulk Cargo

Yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkannya ke dalam kapal atau tanki, misalnya, pengapalan 500.000 barel minyak mentah atau pengangkutan dengan tanki 5.000 liter premium.

c) Homogenous Cargo

Yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan, misalnya pengapalan 100.000 sak semen.

F. Dokumen Pengangkutan

Pengangkutan terjadi karena adanya suatu perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim yang bersifat konsensuil. Persetujuan antara pihak pengangkut dan pengirim barang menurut kebiasaan harus

[31] Abdulkadir Muhammad, *loc. cit.*

disertai dengan tanda bukti pengangkutan atau dokumen pengangkutan yang disebut surat muatan (vrachtbrief) yang didalam KUHD disebut dengan konosemen.

Adanya surat muatan (vrachtbrief) dalam perjanjian pengangkutan membuat pengangkut mempunyai hak untuk meminta bukti dokumen barang yang diangkut, karena pengangkut tidak berhak mengetahui isi di dalam pembungkus barang. Adapun dalam surat muatan (vracht brief) memuat hal – hal sebagai berikut seperti ketentuan dalam pasal 90 Kitab Undang–Undang Hukum Dagang :

1. Nama barang, berat ukuran bilangan, merek pembungkus
2. Nama orang penerima kepada siapa barang itu diserahkan
3. Nama tempat pengangkut atau juragan perahu, pengemudi
4. Jumlah upah pengangkut
5. Tanggal penandatanganan
6. Penandatanganan sipengirim atau ekspeditur surat angkutan tersebut harus dicatat dalam manifest setiap surat muatan dan nomernya sebagai registrasi muatan angkutan umum yang diselenggarakan perusahaan. Dengan adanya surat muatan tersebut terdapat faedah dalam surat muatan yaitu[32], terhadap pengangkut : pengangkut sebagai pihak dalam persetujuan berhak meminta kepada pengirim barang,

[32] Soegijatna Tjakranegara, *op. cit*, hlm 84

dokumen–dokumen sehubungan dengan barang yang diangkut antara lain :

a. Surat keterangan mengenai berat barang
b. Surat keterangan pembungkus, ukuran2 yang dipakai sebagai pembungkus panjang x lebar x tinggi
c. Surat keterangan asal barang, faktur (invoice)

Oleh karena pengangkut dapat melihat barang tersebut dari luar tidak mempunyai hak untuk menyelidiki sedalam–dalamnya mengenai barang oleh karena itu perlu disertakan dokumen – dokumen penyerta barang yang diangkut (Pasal 90 ayat 1 sub a.d 6 KUHD)

Konosemen adalah dokumen pengangkutan barang yang didalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian *freight* dan cara pembayarannya, nama *consignee* (penerima) atau pemesan, jumlah konosemen yang harus ditandatangani dan tanggal dari penandatanganan.

Di dalam pasal 506 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang terdapat pengertian tentang konosemen yang berbunyi “Konosemen adalah sepucuk surat yang ditanggali, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan

tertentu yang ditunjuk dan disana menyerahkannya pada orang yang ditunjuk, beserta dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi".

G. Tinjauan Umum Klaim

1. Pengertian Klaim

Klaim adalah tuntutan pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) atas sesuatu.[33] Menurut F.X Sugiyanto,SH pengertian klaim pengangkutan adalah adanya tuntutan ganti rugi terhadap member sebagai pemilik kapal/operator kapal baik yang berasal dari pekerjanya (anak buah kapal-ABK), pelanggan pemilik kargo yang disebabkan adanta cidera janji (contractual liability), atau dari pihak ketiga yang dirugikan disebabkan karena kesalahan/kelalaian member atau ABK yang menimbulkan kerugian pihak lain (third party liability).[34]

Pada dasarnya pengertian klaim secara umum memiliki arti yang sama dengan pengertian klaim dalam pengangkutan. Pengertian klaim dalam pengangkutan merupakan penggantian kerugian atas timbulnya kejadian yang menyebabkan terjadinya kerusakan, penurunan mutu, kekurangan barang–barang yang menjadi tanggung jawab penyelenggara jasa angkutan atau bongkar muat petikemas atau jasa pergudangan pada waktu barang diterima oleh importir atau consignee.

---

[33] Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, hlm 76

[34] F.X Sugiyanto, **Hukum Asuransi Maritim**, Salemba Humanika, Jakarta, 2009, hlm 33.

2. Dasar Terjadinya Klaim

Klaim dapat terjadi karena sebab–sebab yang datangnya baik dari pengirim barang maupun pengangkut atau sebab–sebab lain. Sesungguhnya ini yang menjadi dasar filosofi atau pandangan bahwa klaim sesungguhnya sesuatu yang wajar terjadi di dunia pengangkutan.

1) Sebab–sebab umum
   a) Komunikasi antara pengirim dan pengangkut buruk
   b) Sasaran waktu yang tidak terkendali
   c) Kejadian external yang tidak terkendali
2) Sebab-sebab dari pengirim
   a) Informasi Barang Yang Tidak Lengkap
   b) Alokasi resiko yang tidak jelas
   c) Kelambatan pembayaran
   d) Laporan tentang kekurangan barang
   e) Laporan tentang kelebihan barang
   f) Laporan tentang kerusakan barang
3) Sebab–sebab dari pengangkut
   a) Pekerjaan Yang Cacat/Mutu Pekerjaan Buruk
   b) Kelambatan Penyelesaian
   c) Klaim Tandingan/Perlawanan Klaim
   d) Pekerjaan Tidak Sesuai Spesifikasi

H. Kewajiban dan Tanggung Jawab Para Pihak

1. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut pada umumnya

Pengangkut merupakan pihak yang melakukan kegiatan pengangkutan baik orang ataupun barang dimana dalam melakukan kegiatan tersebut, pengangkut memiliki suatu kewajiban dan tanggung jawab. Kewajiban utama pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan. Kewajiban dan hak timbal balik pada perjanjian pengangkutan timbul karena suatu peristiwa hukum yaitu berupa perbuatan kejadian, atau keadaan. Kewajiban lain yang timbul dalam pengangkutan adalah :

a. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum;
b. Menjaga kelangsungan pelayanan publik;
c. Menyediakan pengangkutan mulai dari pemberangkatan hingga sampai pada tujuan;
d. Menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak penerimaan sampai saat penyerahannya;
e. Memberikan informasi pada saat proses pengangkutan dilaksanakan.

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu :[35]

1) Tanggung Jawab karena Kesalahan *(fault liability)*

   Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam Pasal 1365 Kitab Undang –Undang Hukum Perdata Indonesia tentang perbuatan melawan hukum *(illegal act)* sebagai aturan umum *(general rule).*

2) Tanggung Jawab karena Praduga *(presumption of liability)*

   Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban memberi ganti rugi.

3) Tanggung Jawab Mutlak *(absolute liability)*

   Pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak mungkin membebaskan

[35] Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm 48.

diri dari tanggung jawab kecuali disebabkan/turut disebabkan pihak penumpang/barang itu sendiri atau overmacht.

2. Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan KUHD

Pasal 91 KUHD

"Pengangkut dan nahkoda harus menanggung semua kerusakan yang terjadi atau benda-benda perniagaan atau benda-benda yang diangkut, kecuali kerusakan yang disebabkan karena cacat pada benda sendiri, atau karena kesalahan/kelalaian si pengirim/ekspeditur, karena keadaan memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspeditur".

Pasal 468 KUHD

(1) "Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut".
(2) "Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkannya, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacad daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya".
(3) "Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka,yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut".

Pasal 477 KUHD

"Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkannya barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya".

3. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengirim pada umumnya

Pengirim memiliki kewajiban utama membayar biaya pengangkutan yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirim pada alamat tujuan dengan jelas. Pengirim *(shipper)* bertanggung jawab memberikan data yang selengkap lengkapnya dan sebenar-benarnya mengenai barang yang akan dimuat tersebut disamping beranggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak hanya mengatur tentang tanggung jawab pengangkut saja, tetapi juga mengatur tentang tanggung jawab pengirim. Tanggung jawab tersebut secara berturut-turut dijelaskan dalam VA Buku II KUHD, yaitu :[36]

1. Adanya kewajiban dari pihak pengirim barang untuk menyerahkan barang yang akan dikirim itu dalam keadaan baik dan telah memenuhi syarat untuk diangkut (pasal 468 KUHD)
2. Pengirim barang wajib menyerahkan surat-surat/dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan tersebut sebagaimana mestinya (pasal 478 KUHD)
3. Pengirim barang wajib memberikan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang sifat atau macamnya barang yang diangkut (pasal 479 KUHD)

[36] Wiwoho Soedjono, **Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut**, Cetakan Pertama, PT Bina Aksara, Jakarta, 1982, hlm 149.

4. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh Undang–Undang Pengangkutan. Undang–Undang pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalalian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat :

a. Keadaan memaksa (force majeur);
b. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri; dan
c. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim.

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam Undang–Undang Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).

Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam Kitab Undang – Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang–Undang Hukum Dagang Indonesia. Dalam Kitab Undang–Undang Hukum Perdata diatur dalam pasal 1236 KUHPerdata dan Pasal 1246 KUHPerdata yang berbunyi :

Pasal 1236 KUHPerdata :

> "Si berutang adalah wajib memberikan ganti rugi biaya, rugi dan bunga kepada si berpiutang, apabila ia telah membawa dirinya dalam keadaan tak mampu untuk menyerahkan kebendaannya, atau telah tidak merawat sepatutnya guna menyelamatkannya".

Pasal tersebut memiliki arti bahwa pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima jika dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan.

Pasal 1246 KUHPerdata :

> "Biaya, rugi, dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang disedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian – pengecualian serta perubahan – perubahan yang akan disebut di bawah ini".

Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, diatur dalam Pasal 470 KUHD. Isi Pasal 470 KUHD tersebut adalah :

a. Pasal 470 ayat 1 KUHD

   Tidaklah diperbolehkan kepada sipengangkut untuk minta diperjanjikan, bahwa ia tak bertanggung jawab atau tidak selainnya sampai suatu harga yang terbatas, untuk kerugian yang disebabkan karena :
   1. Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan dan peranakbuahan terhadap kapal.
   2. Kurang diusahaknnya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
   3. Salah memperlakukan tar menjaga barang yang diangkut.
   4. Kalau ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.

b. Pasal 470 ayat 2 KUHD

   "Pengangkut tidak bertanggung jawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkut, kecuali telah diberitahukan sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada saat barang itu diterima. KUHD ini tidak berlaku bagi muatan curah, misalnya minyak bumi, terigu, semen dan lain-lainnya.".

c. Pasal 470 ayat 3 KUHD

"Selain itu, bolehlah sipengangkut memperjanjikan, bahwa ia tidak akan diwajibkan memberikan sesuatu kerugianpun, apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukannya secara keliru".