

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Wilayah laut adalah laut beserta tanah yang ada di bawahnya. Tanah yang ada di bawah laut terdiri dari dasar laut dan tanah di bawah dasar laut. Wilayah laut terbagi atas wilayah yang dikuasai oleh suatu negara (negara pantai) dengan laut yang tidak di kuasai oleh negara. Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea / UNCLOS 1982*) membagi delapan zonasi pengaturan (*regime*) hukum laut yaitu: 1. Perairan pedalaman (*Internal waters*), 2. Perairan kepulauan (*Archiplegic waters*) termasuk kedalamannya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, 3. Laut Teritorial (*Teritorial waters*), 4. Zona tambahan (*Contingous waters*), 5. Zona ekonomi eksklusif (*Exclusif economic zone*), 6. Landas kontinen (*Continental shelf*), 7. Laut lepas (*High seas*) dan, 8. Kawasan dasar laut internasional (*International sea-bed area*).

Perkembangan penggunaan wilayah laut yang dijadikan sebagai salah satu sarana transportasi dalam proses pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain, telah menunjukkan adanya suatu kemajuan bukan hanya dalam bidang perdagangan tetapi juga pada bidang kerjasama antar bangsa baik secara regional maupun internasional. Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia, kurang lebih lima belas ribu pulau sampai saat ini dan perairan Indonesia meliputi berbagai selat yang sangat penting bagi pelayaran internasional.

Diantaranya adalah: Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Lombok, Selat Ombai, Selat Wetar, dan Selat Makassar.

Sejak setelah Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982 (*UNCLOS*) berlaku penuh pada tanggal 16 November 1994 di seluruh negara peserta konvensi maka luas wilayah Indonesia bertambah menjadi 18 juta kilometer persegi.¹ Sebagai negara kepulauan Indonesia termasuk negara yang paling diuntungkan dengan keberadaan *UNCLOS*. Indonesia memperoleh tambahan wilayah yang sangat signifikan dengan diakuinya hak negara kepulauan untuk menarik garis dasar lurus kepulauan menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar. Perairan yang semula laut lepas menjadi perairan kepulauan.

Sebagai konsekuensi diperolehnya perairan kepulauan ini negara kepulauan harus menetapkan dan mengumumkan alur laut kepulaunnya bagi kapal asing. Di alur laut kepulauan berlakulah hak lintas damai bagi kapal asing yang isinya sama dengan yang berlaku di laut teritorial. Laut lepas tidak dapat diletakkan di bawah kedaulatan dikuasai oleh suatu negara mana pun. Terhadap kawasan laut lepas berlaku berbagai prinsip kebebasan dalam batas-batas hukum internasional. Dalam *UNCLOS* Pasal 87 mengatur bahwa:

“laut lepas terbuka untuk semua negara, baik negara pantai atau negara tidak berpantai. Kebebasan laut lepas dilaksanakan berdasarkan syarat-syarat yang ditentukan dalam konvensi ini dan ketentuan lain hukum internasional. Kebebasan laut lepas itu meliputi, inter alia, baik untuk negara pantai atau negara tidak berpantai:

a. Kebebasan berlayar;

¹ Romli Atmasasmita, *Tindak Pidana Narkotika, Transnasional Dalam Sistem Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 1997, hlm. 2

- b. Kebebasan penerbangan;
- c. Kebebasan untuk memasang kabel dan pipa bawah laut, dengan tunduk pada Bab VI;
- d. Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi yang diperbolehkan berdasarkan hukum internasional, dengan tunduk pada Bab VI;
- e. Kebebasan menangkap ikan, dengan tunduk pada persyaratan yang tercantum pada bagian 2;
- f. Kebebasan riset ilmiah, dengan tunduk pada Bab VI dan XIII”.

Luas wilayah tersebut telah menempatkan Indonesia sehingga memiliki kedudukan yang sangat strategis baik dilihat dari kepentingan ketahanan nasional pada umumnya maupun dilihat dari kepentingan penegakkan hukum (pidana) nasional pada khususnya, apalagi Indonesia terletak diantara benua Asia dan Australia. Letak geografis ini juga, secara tidak langsung telah meningkatkan perkembangan tindak pidana transnasional pada umumnya, khususnya tindak pidana pembajakan di lautan atau pembajakan (*piracy*).

Pembajakan merupakan tindakan kekerasan yang dilakukan oleh sekelompok tertentu untuk tujuan pribadi. Berdasarkan data dari *International Maritime Organization* (IMO),² pada tahun 1998-2002, wilayah Asia Tenggara terus menempati urutan teratas dalam kasus pembajakan kapal di seluruh dunia. Dari 177 kasus pembajakan kapal di perairan dunia tahun 1998, 63 kasus terjadi di Asia Tenggara, dari 299 kasus pada tahun 1999 sebanyak 162 kasus di Asia Tenggara, dan dari 495 kasus tahun 2000 sebanyak 251 kasus di Asia Tenggara, serta dari 371 kasus tahun 2001 sebanyak 157 kasus di Asia tenggara.

² Asean-desak-imo-cari-solusi-setop-pembajakan, diakses 30 Maret 2013 m.bisnis.com/industry/read/20101210/98/13973

Aksi mereka ini banyak yang dilakukan di perairan lepas, mengingat perairan tersebut tidak terikat oleh yurisdiksi negara manapun sehingga mereka lebih leluasa untuk melakukan aksi penyanderaannya terhadap kapal-kapal pengangkut barang. Sebut saja kapal MV. Sinar Kudus disandera pembajak Somalia pada 16 maret 2011 dan membawa 20 ABK. Dibajak diperairan Somalia, teluk Aden Afrika, tepatnya disekitar 350 mil laut Tenggara Oman. Kapal dikuasai oleh pembajak selama 46 hari sampai akhirnya dibebaskan pada 1 Mei 2011 dengan uang tebusan senilai dari Rp 38,5 miliar. MV. Sinar Kudus merupakan kapal kargo milik Indonesia yang di operasikan oleh PT. Samudera Indonesia Tbk dan mengangkut feronikel milik PT. Aneka Tambang Tbk. Dengan rute perjalanan berangkat dari Pomalaa, Sulawesi Tenggara menuju Rotterdam Belanda.³

Perusahaan pengangkutan jalur lintas laut termasuk dalam pelayanan jasa pengangkutan salah satunya menggunakan armada laut yang mengangkut dan mengirim barang menuju tempat tujuan. Beragam keperluan atas armada pengangkutan laut merupakan alasan dilakukan pengadaan barang dan jasa pengangkutan pengiriman dari perusahaan penyedia angkutan laut, untuk dapat digunakan dalam melancarkan tujuan subjek hukum dengan cara melakukan kesepakatan diantara para pihak yang mewakili kepentingan orang perorangan atau perusahaannya masing-masing. Kesepakatan yang dilakukan kemudian dituangkan secara tertulis dalam bentuk perjanjian kerja sama pengangkutan dan pengiriman barang sebagaimana perjanjian antara PT. Samudera Indonesia Tbk (pengusaha kapal/pemilik kapal) dengan PT. Aneka Tambang Tbk (pemilik barang/pengirim).

³ Leo Dumais, *Pembajakan dan perompakan di Laut*, Laporan Pelaksana Temu Wicara Kerjasama ASEAN Dalam Mananggulangi Kejahatan Lintas Negara, Deparlu, Jakarta, 2001., hlm. 49. Diakses 5 januari 2014.

Pengangkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan alat angkut. Tujuan dari pemindahan atau pengangkutan itu pada dasarnya adalah untuk memenuhi kebutuhan perseorangan atau pribadi, yaitu meningkatkan nilai guna atau nilai tukar dari barang dan atau orang yang diangkut.⁴ Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 466 mengatur bahwa:

“pengangkut ialah orang yang mengikatkan diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjalanan lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut”. (garis bawah oleh saya).

“Orang”, menurut hukum dapat berupa orang pribadi (*natuurlijk persoon*) atau badan hukum (*rechts persoon*). Dari kata-kata “mengikatkan diri”, untuk melaksanakan pengangkutan dapat ditafsirkan, bahwa pengangkutan itu terjadi karena adanya perjanjian. Perjanjian ialah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁵ Dengan memperhatikan batasan pengertian tentang perjanjian tersebut yang meletakkan titik berat pada melaksanakan sesuatu hal maka dalam perjanjian pengangkutan ini melaksanakan sesuatu hal adalah tidak lain melaksanakan pengangkutan. Jadi perjanjian pengangkutan itu dapat dikatakan sebagai suatu peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan menyeberang laut karena orang tersebut telah berjanji untuk melaksanakannya,

⁴ L. Budi Kagramanto, Rahmi jened, Agung Sujatmiko, Nurwahjuni, Zahry Vandawati. *Buku Ajar Hukum Dagang. Departemen Hukum Perdata*, Universitas Airlangga, 2011. hal. 69

⁵ R. Subekti “*Hukum Perjanjian*”, intermasa, Jakarta 1979 (selanjutnyadisebut I R Subekti I), hal.1

sedang orang lain telah pula berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal yang berupa memberikan sesuatu yang berupa pemberian imbalan (upah).⁶

Karena perjanjian itu menyangkut dua pihak, maka perjanjian demikian itu kita sebut perjanjian timbal balik dan karenanya menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Pihak-pihak yang bersangkutan dalam pengangkutan dilaut itu terutama mengenai pengangkutan barang maka perlu diketahui tiga (3) hal, yaitu: *pihak pengirim barang*, Pasal 90 KUHD pengirim adalah merupakan salah satu pihak di dalam perjanjian ditentukan dalam poin 6 dari Pasal 90 KUHD tersebut, bahwa pengirim tersebut harus menandatangani surat angkutan (konosemen). Dalam hubungan ini perlu diperhatikan, jika di dalam praktek pengangkutan di laut, syarat sebagai demikian itu tidak kita jumpai. Pada umumnya sebagai pihak pengirim barang ia adalah bukan pemilik barang.

Karena pemilik barang-barang itu lazimnya menyerahkan mengenai pengiriman barang-barang itu kepada orang lain yang di dalam pengangkutan di laut itu diserahkan pengurusannya kepada ekspediter. Pasal 86 KUHD ekspediter adalah “seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain didarat atau diperairan. Ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam sebuah register harian berturut-turut tentang macam dan jumlah barang-barang dagangan dan lainnya yang harus diangkut, seperti juga tentang harganya, yang belakangan ini dianggap perlu”. *Pihak penerima barang*, yang dimaksud dengan pihak penerima barang itu di dalam perjanjian pengangkutan di laut telah ditentukan, bahwa mereka yang namanya tertulis di dalam konosemen

⁶ H. M. N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5., Djambatan, 1985., hlm. 196

kepada siapa barang-barang yang diangkut itu harus diserahkan oleh pengangkut.⁷ Pasal 506 KUHD konosemen adalah “surat yang diberi tanggal yang didalamnya diterangkan oleh pengangkut, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu, dengan maksud untuk mengangkut barang-barang ke tempat yang ditunjuk dan menyerahkannya di sana kepada orang yang ditunjuk, demikian pula dengan persyaratan perjanjian yang bagaimana penyerahan itu dilakukan. Orang ini dapat disebut dengan namanya, baik sebagai yang ditunjuk dari pengirim atau, dari pihak ketiga, maupun sebagai orang yang menunjukkan konosemen itu, dengan atau tanpa disamping orang yang disebut dengan namanya.

Kata-kata “atas tunjuk” begitu saja dianggap menunjukkan yang ditunjuk dari pengirim. Bila konosemen dikeluarkan setelah pemuatan barang-barang, maka didalamnya atas kehendak pengirim disebut nama kapal yang memuat barang tanpa menyebut nama kapal yang akan memuat barang-barang itu, maka pengirim dapat mengharap, agar di dalamnya masih akan dicatat oleh pengangkut nama kapalnya dan hari pemuatannya, segera setelah itu terjadi”. Pasal tersebut mengatakan penerima barang itu dapat disebutkan namanya (“*op naam*”) dapat pula disebutkan sebagai pihak yang ditunjuk oleh pengirim maupun orang ketiga (“*aan toonder*”), baik dengan atau tanpa menyebutkan nama seseorang tertentu disampingnya. Selanjutnya pada rumusan seperti yang terdapat dalam Pasal 510 KUHD bahwa: “pemegang yang sah berhak menuntut penyerahan barang di tempat tujuan sesuai dengan isi konosemennya, kecuali bila ia menjadi pemegang tidak sah menurut hukum.

⁷ Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta; Dian Rakyat, 1984., hlm. 21

Surat-surat yang oleh pemegang konosemen kepada pihak ketiga, dengan maksud agar dengan itu diterima bagian dari barang-barang yang disebut dalam konosemennya, tidak memberikan hak tersendiri kepada para pemegangnya atas penyerahan terhadap pengangkut”. Pemegang yang sah dalam arti pemegang konosemen yang sah (*regelmatige, formeel gelegitimeerde hourder*) berhak menuntut penyerahan barang di tempat tujuan sesuai dengan isi konosemen, kecuali apabila ia telah menjadi pemegang dengan cara melawan hukum. Jadi “sah” di sini berarti bahwa memperoleh konosemen itu tidak dengan cara melawan hukum.

Perjanjian pengangkutan ialah seperti halnya perjanjian pada umumnya untuk sahnya harus memenuhi syarat-syarat seperti yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara jo. Pasal 1338 KUHPerdara. Adapun yang dimaksud sebagai pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan ialah pihak pengangkut dan pihak pemakai jasa. Pihak pemakai jasa itu bisa orang yang disebut dengan penumpang, bisa pengirim barang dan bisa pula pengguna penyediaan kapal dalam perjanjian carter.⁸ Terhadap adanya perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Seperti telah diketahui para pihak didalam perjanjian pengangkutan itu ialah pihak pengangkut dan pihak pemakai jasa. Dalam hal ini para pihak itu mempunyai kewajiban untuk melakukan prestasi. Dan para pihak ini saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan.

Apabila salah satu pihak tidak melakukan prestasi sesuai dengan apa yang menjadi isi perjanjian, maka perjanjian itu dapat diancam dengan kebatalan.⁹ Kewajiban pengangkut ialah menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat

⁸ *Ibid*

⁹ Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut Jilid 3*, Jakarta; Bhatara Karya Aksara, 1981., hlm. 41

penerimaannya sampai saat penyerahannya. Pengangkut juga diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak, hilangnya barang baik seluruhnya atau sebagian, sehingga pengangkut tidak dapat menyerahkan barang-barang yang ia angkut.¹⁰

Namun pengangkut dapat membebaskan dirinya dari kewajiban tersebut, asal ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau adanya kerusakan itu karena terjadinya suatu peristiwa yang sepatutnya tidak dapat dicegahnya atau dihindarinya atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*) atau kerusakan tersebut disebabkan karena sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri atau juga kesalahan dari pengirim.¹¹

Sedang kewajiban dari para pemakai jasa ialah membayar upah angkutan. Dan ia harus secara jujur memberi tahu tentang keadaan barang yang akan diangkut kepada pengangkut. Dalam hal pemakai jasa (misalnya pengirim) tidak memberitahukan secara benar kepada pengangkut tentang barang-barang yang akan diangkut atau karena sifat, keadaan dan cacat yang terdapat pada barang-barang dan karena itu pengangkut menderita kerugian, maka pengangkut berhak untuk menuntut penggantian kerugian kepada pihak pemakai jasa (pengirim).¹²

Sebaliknya kalau pihak pemakai jasa menderita kerugian sebagai akibat pengangkut tidak memenuhi apa yang menjadi isi perjanjian pengangkutan, maka pihak pemakai jasa dapat menuntut pihak pengangkut, yaitu yang dapat berupa pembatalan perjanjian pengangkutan atau menuntut ganti rugi atau menuntut

¹⁰ Soekardono, *Op. Cit.*, hl;m 103

¹¹ Tuti T. Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut Jilid II*, Penerbit UNDIP, 1986., hlm. 130

¹² Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import.*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indoneisa, Jakarta, 2003., hlm. 329

pembatalan dan ganti rugi. Dalam hal ini Undang Undang memberikan perlindungan bagi pelaksanaan perjanjian sehingga dapat berjalan dengan baik dan seimbang.

Pasal 91 KUHD mengatur bahwa:

“Para pengangkut dan para juragan kapal harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan dan lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang-barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter.” (garis bawah oleh saya).

Pasal 468 KUHD mengatur bahwa:

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat sifatnya, keadaannya atau cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggungjawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

Berkaitan dengan tanggung jawabnya, sebagaimana yang telah disebutkan dalam Pasal 468 KUHD, maka dalam Pasal 470 KUHD si pengangkut tidak dibenarkan untuk mengadakan perjanjian untuk mengurangi atau menghapuskan tanggung jawabnya. Dalam pasal ini juga ditekankan bahwa pengangkut dapat diberi keringanan berkenaan dengan besarnya resiko yang menjadi bebannya. Sungguhpun pengangkut dapat mengurangi pertanggungjawabannya, namun perjanjian semacam itu tidak dapat berlaku, bila ternyata kerugian tersebut terjadi atas kelalaian

pengangkut atau bawahan-bawahannya, sebagaimana yang telah ditentukan dalam Pasal 471 KUHD.

Demikian pula dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 40 mengatur bahwa:

Ayat (1). "Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya".

Ayat (2). "Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati".

Pasal 41 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa:

Ayat (1). Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;*
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau*
- d. Kerugian pihak ketiga.*

Ayat (2). Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Ayat(3). Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.

Sebagaimana halnya baik dalam Pasal 40 maupun Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kedua-duanya sama-sama menegaskan tentang adanya pertanggungjawaban dari perusahaan pengangkutan terhadap keselamatan dan keamanan barang maupun penumpang yang diangkutnya. Tetapi selanjutnya dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada Pasal 41 mengatakan jika yang dimaksudkan tentang adanya pertanggungjawaban tersebut sesuai Ayat (1) huruf b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; tanggung jawab tersebut sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan peraturan perundang-undangan.

Dari penjelasan tersebut dapat dilihat bahwa timbulnya pertanggungjawaban pengangkutan menurut Undang-Undang Pelayaran tersebut pada Huruf b, itu dapat terjadi karena memang telah diperjanjikan dalam suatu kontrak akan adanya pertanggungjawaban terhadap barang yang hilang, musnah atau rusak. Tetapi hal tersebut masih sangat tersirat maknanya menurut penulis sendiri karena tidak dijelaskan lebih lanjut akan hilang, musnah dan rusaknya barang tersebut disebabkan oleh hal apa, yang jika demikian dapat saja menyebabkan terjadinya suatu penafsiran akan hilang, musnah, dan rusaknya suatu barang dapat disebabkan oleh kebakaran kapal, tubrukan kapal, yang disebabkan oleh alam seperti angin taufan, ombak besar dan ulah manusia seperti kekerasan dari para bajak laut.¹³

Pada huruf c, menjelaskan akan adanya pertanggungjawaban dalam hal pemberian pelayanan kepada penumpang dalam batas kelayakan selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian

¹³ Dewi Meivisa Harahap, *Peranan dan Tanggung Jawab Peranan Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarder) Dalam Proses Pengangkutan Barang di Laut.*, Departemen Hukum Perdata., Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan., 2008. hlm. 101

perusahaan angkutan di perairan. Sedangkan huruf d, menjelaskan yang dimaksudkan akan adanya “pihak ketiga” adalah orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum yang tidak ada kaitannya dengan pengoperasian kapal, tetapi meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal. Pada dasarnya penjelasan yang dimaksudkan akan pertanggungjawaban dari pihak pengangkut baik pada Pasal 40 maupun 41 (huruf b, c, dan d) adalah tanggung jawab yang timbul disebabkan oleh pengoperasian kapal atau tanggung jawab tersebut disebabkan karena adanya kesalahan secara internal yang disebabkan dari pihak pengangkut itu sendiri. Dan tanggung jawab tersebut menurut Pasal 40 dan Pasal 41 tidak dimaksudkan untuk ditujukan kepada pihak eksternal yaitu bajak laut yang menjadi permasalahan dari penulisan ini.

Mengenai pertanggungjawaban dari pihak pengangkut akan diadakan yang namanya ganti rugi yaitu asuransi sebagaimana dalam Pasal 41 ayat 3 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Yaitu perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggungjawabnya yang dalam pengangkutan dikenal dengan istilah Asuransi laut. Asuransi atau dalam bahasa Belanda “*verzekering*” berarti pertanggungan. Dalam suatu asuransi terlibat dua pihak, yaitu: yang satu sanggup menanggung atau menjamin, bahwa pihak lain akan mendapat penggantian suatu kerugian, yang mungkin akan ia derita sebagai akibat dari suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadi atau semula belum dapat ditentukan saat akan terjadinya¹⁴.

¹⁴ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*, Pt. Intermedia Jakarta 1979, hal. 1

Pengertian asuransi laut tidaklah dijelaskan secara pasti, tetapi dikatakan asuransi laut adalah semacam asuransi, yang pengaturannya paling mendalam dan meluas dalam *Wetboek Van Koophandel* (W.v.K/KUHD).¹⁵ Dalam Pasal 594 mengatakan pertanggung jawaban dapat diadakan: “pada keseluruhan atau sebagian barang, bersama-sama atau sendiri; dalam waktu damai atau dalam waktu perang, sebelum atau selama perjalanan kapal; untuk perjalanan pergi pulang, untuk salah satu dari kedua itu, untuk seluruh perjalanan, atau untuk waktu tertentu; untuk semua bahaya laut, untuk berita baik dan buruk”.

Terhadap bentuk-bentuk bahaya di laut tidak disebutkan secara pasti bahaya apa saja yang dimaksudkan oleh Pasal tersebut yang akan menjadi pertanggung jawabannya, tetapi oleh penulis sendiri mengartikannya jika bahaya dari kekerasan bajak laut dapat pula dijadikan sebagai pertanggung jawaban. Oleh Pasal 637 KUHD disebutkan banyak macam bahaya yang mendapat jaminan seperti taufan, guntur, kapal karam, kapal terdampar, tubrukan kapal, terpaksa ganti arah perjalanan, kabakaran, perampokan, pembajakan, tindakan perang, tindakan salah atau kelalaian dari kapten atau anak-anak buah kapal lain dan pada umumnya segala bencana yang datang dari luar.

Pembajakan sebagai salah satu bahaya yang terjadi di laut dan sasarannya adalah para kapal-kapal pengangkut, dalam aksinya banyak menimbulkan kerugian yang dalam pengangkutan dikenal dengan kerugian laut atau *avarij*. *Avarij* (*avarai*, *avarij*, *average*) adalah sejenis kerugian laut yang bersumber pada perbuatan manusia atau kekuatan alam. Sumber *avarij* yang berasal dari manusia misalnya:

¹⁵ *Ibid.*, hal. 1

bajak laut, sedangkan sumber yang berasal dari kekuatan alam ialah: angin taufan, hujan lebat, gelombang besar, gunung es dan lain-lain. Kalau tubrukan kapal, kapal karam, kapal kandas, dan penemuam barang di laut merupakan sumber dari kerugian, maka *avarij* bukan sumber, melainkan sejenis kerugian laut yang bersumber dari perbuatan manusia atau kekuatan alam.¹⁶

Pembajakan sebagai kerugian laut yang bersumber dari perbuatan manusia, akibat dari perbuatannya (bajak laut) telah menimbulkan banyak kerugian sebab dalam melaksanakan aksinya para bajak laut lebih cenderung untuk menggunakan kekerasan seperti pengrusakan barang, pengrusakan terhadap kapal, ancaman keselamatan dengan senjata bahkan tidak jarang barang-barang diambil (dicuri) secara paksa dan bukan hanya barang, mesin-mesin atau alat-alat kapal pun sering dicuri yang selanjutnya akan dijual. Semua itu adalah bentuk kerugian laut akibat dari perbuatan para bajak laut. Aksi mereka tidak hanya terhenti pada sebatas pengrusakan saja sebab tujuan utama dari bajak laut adalah untuk mendapatkan uang dengan jumlah yang sangat banyak dan untuk mendapatkan uang tersebut maka para bajak laut akan melakukan penyanderaan terhadap kapal dan barang-barang muatan selama berminggu-minggu bahkan bisa sampai berbulan-bulan.

Berdasarkan hal tersebut diatas penulis membedakan akan adanya kerugian dilaut yang diakibatkan oleh bajak laut ke dalam dua bentuk kerugian yaitu: Pertama, kerugian di laut secara tidak langsung sebagai akibat oleh aksi kekerasan dari bajak laut seperti rusaknya kapal, rusak, busuk dan hilangnya barang-barang muatan. Kedua, kerugian di laut secara langsung, yaitu apa yang diberikan kepada bajak laut

¹⁶ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono., *Hukum Pengangkutan Di Indonesia.*, Rineka Cipta, 1990, Jakarta, hal. 315-316

sebagai upaya untuk pembebasannya terhadap kapal dan barang muatannya. Terhadap dua bentuk kerugian di laut yang penulis telah bedakan, pada dasarnya di atur pula dalam undang-undang nasional kita walaupun hal tersebut hanya dapat dipahami secara tersirat saja. Misalnya terhadap kerugian di laut secara tidak langsung yang diakibatkan oleh bajak laut, dalam KUHD dapat kita temui penjelasannya pada Pasal 701 yang disebut dengan kerugian (*avarij*) khusus adalah:

Ayat 1: Semua kerusakan dan kerugian yang terjadi pada kapal dan muatannya karena taufan, perampasan, karamnya kapal, atau kekandasan yang tidak disengaja.

Ayat 7: pada umumnya, semua kerusakan, kerugian dan biaya yang tidak disebabkan atau dibuat dengan sengaja, dan demi keselamatan dan kepentingan bersama dari kapal dan muatan, tetapi yang dialami dan dibuat untuk kepentingan kapal saja, atau muatannya saja, dan yang karena itu berhubung dengan Pasal 699, tidak termasuk kerugian (avarij) umum.

Jika dilihat pada Pasal 701 ayat 1 KUHD, tidak menyebutkan akan adanya kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh bajak laut, namun selanjutnya dalam Ayat 7 kembali menegaskan bahwa “semua kerusakan, kerugian dan biaya yang tidak disengaja dengan tujuan demi keselamatan kapal dan muatannya, dan yang karena itu memiliki keterkaitan dengan Pasal 699 hal tersebut tidaklah termasuk dalam kerugian (*avarij*) umum”. Yaitu, segala bentuk-bentuk akibat yang ditimbulkan dari kerugian di laut menurut pasal 699 KUHD tidak termasuk sebagai kerugian (*avarij*) umum, melainkan sebagai kerugian (*avarij*) khusus. Hal tersebut berarti posisi dari kerugian (*avarij*) khusus berada pada tahap “akibat” saja yang timbul karena adanya kerugian (*avarij*) umum. Kerugian (*avarij*) umum itu sendiri

dapat berupa biaya-biaya apa saja yang akan dikeluarkan demi keselamatan kapal dan keselamatan barang-barang muatannya.

Pasal 699 KUHD mengatur bahwa:

“Avarij-grosse atau kerugian umum adalah: “Apa yang diberikan kepada musuh atau bajak laut untuk pembebasan atau penebusan kapal dan muatan. Dalam hal ada keragu-raguan, selalu dianggap bahwa penebusan telah dilakukan untuk kepentingan kapal dan muatan”.

Dengan demikian terlihat jelas perbedaan antara avarai umum, dan avarai khusus terletak pada tujuannya. Tujuan perbuatan yang disengaja untuk menimbulkan kerugian atau pengeluaran luar biasa pada *avarij* umum adalah keselamatan kapal beserta muatannya, sedangkan tujuan perbuatan dalam *avarij* khusus adalah untuk kepentingan kapal atau barang saja.¹⁷

Kerugian-kerugian tersebut yang diakibatkan oleh aksi para bajak laut baik kerugian di laut secara khusus (*avarij* sederhana) maupun kerugian di laut secara umum (*avarij grosse*), terhadap kerugiannya tidaklah sama proses pertanggungannya sebab pada dasarnya bajak laut dalam asuransi termasuk sebagai bahaya molest atau apabila diperjanjikan secara khusus. Perkataan molest dalam arti luas yaitu meliputi perbuatan-perbuatan paksaan yang dilakukan dalam waktu damai seperti pembajakan laut atau segala tindakan dari suatu pemerintah yang bersifat memaksa, seperti penyitaan kapal.¹⁸ Molest menurut Pasal 647 KUHD, apabila dalam suatu asuransi disebutkan janji bebas dari molest, maka ini berarti asurador dibebaskan dari pertanggungjawab, apabila barang yang dijamin keselamatannya itu musnah atau

¹⁷ *Ibid.*, hal. 359

¹⁸ Wirjono Projodikoro, *Op.,Cit*, hal. 66

rusak oleh karena tindakan paksaan (*geweld*), atau diambil secara paksaan (*neming*) atau pembajakan laut atau penahanan atas perintah suatu penguasa atau pernyataan perang oleh suatu negara, atau tindakan-tindakan pembalasan atas perbuatan-perbuatan tersebut.¹⁹

Pasal 647 KUHD mengatur bahwa:

Dalam pertanggungan dengan persyaratan “bebas dari molest”, penanggung bebas seketika bila barang yang di pertanggungan musnah atau menjadi busuk karena kekerasan, perampasan, pembajakan, perampokan, penahanan atau perintah penguasa, pernyataan perang dan pembalasan. Pertanggungan hapus seketika bila barang yang pertanggungan dengan molest tertahan atau dibelokkan dari arah tujuannya. Semua hal itu tidak mengurangi kewajiban penanggung untuk mengganti kerugian yang terjadi sebelum molest itu. (garis bawah oleh saya).

Pernyataan “bebas seketika” dan “pertanggungan hapus” seketika memiliki makna yang sama menurut penulis sendiri yaitu sama-sama meniadakan tanggung jawab dari penanggung terhadap bahaya molest tersebut tetapi dalam hal terdapat kerugian sebelum bahaya molest terjadi, itu tetaplah menjadi tanggung jawab dari penanggung dan tidak mengurangi kewajiban dari penanggung untuk mengganti kerugian sebelum molest itu terjadi. “bebas seketika, dan hapus seketika” ditujukan pada dua situasi yang berbeda. “Bebas seketika” menurut Pasal 647 KUHD pertanggungan akan bebas seketika bila barang menjadi musnah, busuk akibat kekerasan, perampasan, pembajakan, perampokan, penahanan, atau perintah penguasa, pernyataan perang dan pembalasan.

¹⁹ *Ibid.*, hal. 66

Sedangkan pernyataan “hapus seketika” menurut Pasal 647 KUHD pertanggunggaan akan musnah seketika bila barang yang dipertanggunggaan dengan molest tertahan atau dibelokkan dari arah tujuannya, hal ini lebih memiliki keterkaitan terhadap Pasal 649 KUHD yang menyatakan: “bila sebuah kapal atau barang yang dipertanggunggaan dengan persyaratan “bebas dari molest” berlabuh di suatu pelabuhan dan sebelum keberangkatannya diduduki oleh musuh, atau bila kapal itu ditahan, maka hal itu disamakan dengan penggiringan dan bahayanya berhenti bagi penanggung”. pada kata “penggiringan” dan “dibelokkan dari arah tujuannya” memiliki makna yang sama yaitu sama-sama terjadi perubahan arah. Sedangkan “hapus seketika” juga memiliki makna yang sama dengan “bahayanya berhenti bagi penanggung” atau tanggung jawab penanggung menjadi hapus seketika.

Molest merupakan suatu bahaya di laut yang keberadaannya harus diperjanjikan terlebih dahulu. Dengan tiada janji khusus terhadap molest, berarti dengan sendirinya asurador (penanggung) dibebaskan dari resiko molest, tetapi menurut Pasal 648 KUHD masih dapat dibuat janji, bahwa kapal tersebut dipertanggunggaan terhadap molest, sehingga selama pelayaran ke suatu pelabuhan sampai dengan menjatuhkan jangkarnya di situ, dan tetap berada dalam jaminan asurador.²⁰ Pasal tersebut mengingatkan kita bahwa baik pada barang maupun kapal pada dasarnya itu telah diasuransikan, hanya saja yang sering menjadi perbedaan penafsiran dalam pertanggunggaannya adalah situasi yang mengakibatkan barang dan kapal tersebut harus mendapatkan jaminan dari penanggung. Misalnya pembajakan

²⁰ *Op.Cit.*, hal. 67

di laut yang dalam asuransi laut pembajakan merupakan molest yaitu penanggung bebas seketika dari tanggungjawabnya. Tetapi didalam Pasal 637 KUHD menyatakan pula jika pembajakan di laut merupakan bahaya dilaut yang mendapatkan jaminan, seperti pada penjelasan sebelumnya yang telah penulis sebutkan.

Selain tentang pertanggunggan terhadap pembajakan di laut yang telah penulis sebutkan tadi, ternyata masih ada hal yang perlu mendapatkan perhatian lebih serius lagi dalam proses penanganan pembajakan di laut yaitu karena pada dasarnya pembajakan ini merupakan tindak kekerasan yang terjadi di laut lepas dan menimpa kapal pengangkut barang/penumpang yang berbendara Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah di luar dari yurisdiksi NKRI yang artinya hukum nasional kita tidak berlaku diwilayah tersebut.

Laut lepas merupakan salah satu wilayah yang berada pada posisi ke-7 (tujuh) dari 8 (delapan) pembagaian zonasi pengaturan (*regime*) hukum laut berdasarkan UNCLOS 1982. Pasal 89 UNCLOS 1982 mengatur bahwa:

“No State may validly purport to subject any part of the high seas to its sovereignty”. (“Tidak ada suatu Negara pun yang dapat secara sah menundukkan kegiatan manapun dari laut lepas pada kedaulatannya”).

Konsep laut lepas tersebut telah menyebabkan NKRI tidak bisa secara sah menjalankan kedaulatannya untuk memproses tindak pidana pembajakan di laut lepas yang menimpa kapal pengangkut barang/penumpang sesuai dengan hukum nasionalnya. Namun konsep tersebut tidak serta merta harus diartikan jika segala bentuk kejahatan, kekerasan yang terjadi di laut lepas tidak dapat diproses secara hukum. Sebagaimana dalam Pasal 105 UNCLOS 1982 mengatur bahwa:

“On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State, may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith”.

Maksud dari Pasal tersebut, jika terjadi pembajakan di laut lepas atau ditempat lain di luar dari yuridiksi negara manapun, pada dasarnya setiap negara diberikan kewenangan untuk melakukan penyitaan terhadap kapal atau pesawat udara pembajak atau terhadap kapal atau pesawat udara yang telah diambil alih oleh para pembajak dan berada di bawah pengendalian pembajak serta menangkap orang-orang dan menyita barang-barang yang ada di kapal. Dan olehnya juga Pasal ini memberikan kewenangan untuk memberlakukan pengadilan negaranya yaitu dapat menetapkan hukuman yang akan dikenakan, serta tindakan yang akan diambil berkenaan dengan kapal-kapal, pesawat udara, atau barang-barang apabila negara tersebut telah melakukan tindakan penyitaan terhadap kapal dan pesawat udara atau barang-barang dengan tetap tunduk pada hak-hak pihak ke tiga yang telah bertindak dengan itikad baik.

Kewenangan yang diberikan oleh UNCLOS 1982 dalam upaya untuk melakukan penindasan pembajakan di laut sejalan dengan Pasal 100 UNCLOS 1982 bahwa:

“All State shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State”.

UNCLOS pada dasarnya telah menyatakan jika pembajakan merupakan tanggungjawab semua negara dalam upaya penindasannya jika hal tersebut terjadi di luar dari yurisdiksi negara manapun juga, setiap negara diharuskan untuk bekerjasama dalam hal tersebut. Tidak hanya diberikan kewenangan untuk melakukan penindasan tetapi juga dapat memberlakukan pengadilan negaranya, termasuk menetapkan hukuman yang akan dikenakan serta menetapkan tindakan yang akan di ambil berkenaan dengan kapal-kapal, pesawat udara para pembajak. Berkenaan dengan hal tersebut dalam penulisan ini karena yang menjadi permasalahan adalah tanggung jawab pengangkut terhadap pemilik barang dalam hal terjadi *piracy* dilaut lepas, maka terhadap kapal pengangkut barang/penumpang yang berbendera Negara Indonesia yang kapalnya telah dibajak oleh para bajak laut Somalia, maka terhadap Negara Indonesia juga berlaku aturan tersebut.

Pemberlakuan aturan hukum yang dimaksudkan dalam penulisan ini, tidak terfokus pada tindakan pembajakan telah dilakukan tetapi pada akibat yang telah ditimbulkan dari tindakan pembajakan tersebut. Atau lebih singkatnya lagi yaitu pertanggung jawaban terhadap kerugian-kerugian yang telah ditimbulkan dari tindakan pembajakan tersebut. Dalam hukum nasional kita, Pasal 468 KUHD telah menyebutkan mengenai tanggung jawab pengangkut yang apabila karena kerugian tersebut dapat dibuktikan terjadi karena kesalahan pengangkut atau agen-agenya, maka pengangkut dapat dikatakan bertanggung jawab menurut Pasal 468 KUHD.

Sementara untuk kasus pembajakan adalah bahaya laut yang datangnya diluar dari kehendak pengangkut, jika dikaitkan dengan Pasal 468 KUHD hal ini tidak cukup menjangkau untuk melibatkan pengangkut sebagai pihak yang bertanggung

jawab. Selain menggunakan Pasal 468 KUHD, dalam penulisan ini juga menggunakan konvensi-konvensi internasional seperti the Hague Rules 1924, the Hague-Visby Rules 1968, UNCTAD-UNCITRAL, dan *Ocean Marine Insurance*. Mengingat bahwa *locus delicti* dari peristiwa pembajakan di laut lepas tersebut telah terjadi secara lintas negara yang berarti lintas hukum pula, maka sudah semestinya jika tidak hanya menggunakan aturan yang bersifat nasional saja tetapi juga harus melibatkan konvensi-konvensi internasional.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah dikemukakan tersebut di atas, diajukan permasalahan yaitu:

1. Apakah pihak pengangkut bertanggungjawab terhadap pemilik barang jika terjadi pembajakan (*piracy*) di laut lepas menurut konvensi internasional dan menurut *Ocean Marine Insurance*?
2. Bagaimana tanggungjawab pengangkut terhadap pemilik barang dalam hal terjadi pembajakan (*piracy*) di laut lepas menurut KUHD.

3. Tujuan Penelitian

1. Agar dapat lebih memahami ruang lingkup tanggungjawab pengangkut apabila terjadi pembajakan (*piracy*) di laut lepas. Dan untuk mengetahui bentuk dari pertanggungjawaban dari pihak pengangkut terhadap barang/penumpang yang diangkutnya.
2. Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pengangkut terhadap pemilik barang terhadap adanya kerusakan dan kerugian akibat dari

pembajakan, menurut pengaturan yang terdapat dalam Bab XI KUHD tentang *Avarij*.

4. Manfaat Penelitian

1. Sebagai bahan informasi ilmiah untuk membantu bagi siapa saja yang mengadakan penelitian selanjutnya;
2. Memberikan sumbang saran dan pemikiran kepada yang berkepentingan didalam membuat atau menyusun kebijakan yang perlu (baik) apabila terjadi kerugian di laut/*avarai*.
3. Diharapkan dapat memberikan pemahaman khusus terhadap hukum jika jangkauan hukum itu luas dan tak terbatas dan tidak bisa dibatasi oleh apapun sekalipun dalam konteks wilayah tersebut tidak tunduk dalam yurisdiksi negara manapun bukan berarti itu keluar dari jangkauan hukum.

5. Kajian Pustaka

1. Sifat tanggung jawab pengangkut

Kewajiban tanggung jawab pengangkut ialah memenuhi kewajiban pengangkut sesuai dengan persetujuan yaitu menjaga keselamatan barang, yang harus diangkutnya terhadap sesuatu hal yang akan menimpa barang angkutannya, dikirim dan dipercayakan diserahkan kepadanya berdasarkan ketentuan Pasal 468 KUHD mengatur bahwa²¹:

“Bahwa pengangkut diwajibkan menjamin keselamatan barang saat diterima hingga saat diserahkan baik sebagian maupun seluruhnya menurut perjanjian, terkecuali ia dapat membuktikan kerugian itu disebabkan karena:

²¹ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta 1995., hal. 164-165

- *Kejadian yang tidak dapat dicegah maupun dihindarkan secara layak di luar kemampuan pengangkut.*
- *Sifat atau keadaan barang yang diangkut ciri-ciri yang tidak diberitahukan secara sempurna oleh pengirim barang.*
- *Akibat tidak sempurnanya pembungkus (packing) not seaworthy packing.*

Bahwa ia harus membayar ganti rugi atas kerugian yang di timbulkan atas barang. Pengangkut harus bertanggungjawab mengganti kerugian atas segala perbuatan mereka, yang dikerjakan dalam pengangkutan atas kelalaian dan akibat kurang sempurna alat pengangkutan yang dipergunakan dalam penyelenggaraan”.

Dengan adanya ketentuan tersebut maka luasnya tanggungjawab pengangkut dalam pengangkutan barang dan penumpang angkutan laut pelayaran niaga dalam praktek/kebiasaan terdapat dua macam²²:

- a. *From tackle to tackle* : artinya tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan/penumpang di lepas di lambung kapal pelabuhan muat berakhir hingga pelabuhan tujuan.
- b. *From warehouse to warehouse* : artinya tanggung jawab pengangkut diawali semenjak barang masuk gudang *Shipping Company* pelabuhan muat berakhir hingga gudang *Shipping Company* di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim/pemilik.

²² *Ibid.*, hal. 166

Dalam hal menjalankan kewajibannya pengangkut bertanggungjawab atas sesuatu hal yang menimpa barang muatan, apakah barang yang diangkut diperhitungkan menurut berat, volume maupun nilai. Oleh karena itu menurut ketentuan Pasal 469 KUHD mengatur bahwa:

“Terhadap pencurian dan hilangnya emas, perak, batu mulia dan barang berharga lainnya, uang dan surat-surat berharga, dan juga terhadap kerusakan barang-barang berharga yang mudah menjadi rusak, pengangkut hanya bertanggungjawab bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barang itu sebelum atau pada waktu ia menerimanya”.

Pengecualian pada Pasal 468, 469 KUHD tersebut di atas dimasukkan dalam ketentuan Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara yang mengenai persetujuan pada umumnya:

- a. Jika ada alasan yang sah untuk tidak dapat dihukum membayar ganti rugi, karena tidak dipenuhinya suatu janji, yang dapat dibuktikan karena suatu hal tidak dapat terduga, dimana pengangkut menunjukkan sikap itikad baik yang membuktikan pertanggungjawabannya (Pasal 1244 KUHPerdara).
- b. Tidak dapat diganti segala rugi biaya dan bunga oleh sebab *overmacht*, dengan perhitungan seluruhnya karena keadaan memaksa disebabkan kejadian itu yang tidak diduga sebelumnya (Pasal 1245 KUHPerdara).

Ketentuan lain yang harus benar-benar di perhatikan pihak pengangkut ialah penyediaan kapal harus layak laut (*Seewarding Scheep*) yaitu melengkapi kebutuhan, perlengkapan dan perawatan.

2. Prinsip tanggung jawab pengangkut

Saefullah Wiradipradja²³ mengemukakan setidaknya-tidaknya ada lima prinsip tanggungjawab dalam pengangkutan yaitu:

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)
- c. Prinsip tanggung jawab atas praduga bahwa pengangkut dianggap selalu tidak bertanggungjawab (*presumption of non liability principle*):
- d. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)
- e. Prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability principle*).

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, memiliki kemiripan dengan prinsip tanggungjawab secara relatif. Pada perkataan, “yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari”. Terdapat kesamaan makna yang terkandung dalam pengertian prinsip tanggung jawab relatif yaitu, “kerugian yang tidak dapat dicegah atau dihindarkan secara layak akibat dari badai/topan yang luar biasa hingga kapal terkena karang, kandas di laut, di luar kekuasaan pengangkut meskipun ia berusaha secara layak, air laut tetap masuk keruang palka kapal. Karena topan itu menjadi rusak atau hilang hingga, alat mekanisme tidak dapat bekerja lagi. Selain dari itu

²³ Abdul Kadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung., 1991, hal. 27-28

akibat tidak sempurnanya atau tidak memenuhi syarat baik pengemasannya pemberian merek dan label sehingga orang yang dengan cepat, mencukupi kebutuhan waktu mendesak tidak dapat memberlakukan secara baik terhadap barang itu akibat kurang jelas, kurang terang tanda/*labeling* permintaan perlakuan barang itu sendiri.”²⁴ (garis bawah oleh saya).

3. Sistem tanggung jawab pengangkut

Di dalam praktek pelayaran dengan makin meningkatnya kebutuhan antar negara, di mana Indonesia terlibat di dalamnya, maka dalam melakukan pelayaran ke luar negeri perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia harus pula menggunakan konvensi-konvensi yang berlaku di dunia internasional yang dalam hal-hal tertentu pada prinsipnya berbeda dengan ketentuan-ketentuan di dalam KUHD. Adapun yang menjadi tujuan konvensi-konvensi internasional tersebut pada hakekatnya adalah untuk penyeragaman ketentuan-ketentuan yang menyangkut hukum angkutan laut. Hal tersebut dapat dilakukan atas prakarsa swasta ataupun melalui konferensi-konferensi diplomatik. Kiranya perlu diketahui bahwa dalam usaha swasta ini ada dua perusahaan swasta yang berjasa dalam hal ini, yaitu “*International Law Association*” yang didirikan pada tahun 1873 di mana salah satu badan dari lembaga tersebut, yaitu “*Maritime Law Committee*” mengkhususkan diri di dalam hukum laut. Selain itu masih ada lagi perusahaan swasta lainnya yaitu “*Committee Maritim International*”, yang anggota-anggotanya sangat terbatas. Dari kedua perusahaan swasta tersebut dapat dihasilkan ketentuan-ketentuan yang kita kenal sebagai “*The Hague Rules*” dan “*The York Antwerp Rules*”.

²⁴ Soegijatna Tjakranegara., *Op., Cit.*, hal. 167

Adapun yang dihasilkan oleh konferensi-konferensi diplomatik dalam bidang angkutan laut, ialah antara lain traktat-traktat Brussel 1910 yang berisi peraturan-peraturan mengenai tubrukan kapal (*aanvaring*) dan upah pemberian pertolongan dan pengamanan di laut. Selanjutnya dalam tahun 1924 "*The Huga Rules*" oleh suatu konferensi internasional di Brussel ditetapkan sebagai konvensi internasional yang berhubungan dengan penyeragaman ketentuan-ketentuan (tertentu yang menyangkut surat angkutan (konosemen) (*the international convention for the unification of certain rules relating to bills of lading*). Konvensi internasional lainnya yang sangat penting adalah *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, yang diadakan pada tahun 1978 yang kemudian di sebut sebagai *Humberg Convention*, yang ditandatangani pada tanggal 31 Maret 1978 di Hamburg, konvensi mana dimaksudkan untuk menggantikan *The Hague Rules*.

Jika kita tinjau kembali konvensi Brussel 1924 atau yang lebih dikenal dengan *The Hague Rules*, maka dalam prakteknya konvensi tersebut berlaku terhadap angkutan barang melalui laut di mana untuk angkutan barang tersebut digunakan konosemen. Konvensi Brussel 1924 tersebut mengatur antara lain pokok-pokok mengenai pengertian pengangkut (*Carrier*) termasuk di dalamnya pemilik kapal (*owner*) dan pihak pengguna penyedia kapal (*Charterer*) dalam perjanjian pengangkutan (*contract of carriage*) serta mengenai kewajiban-kewajiban pengangkut dan pemilik barang. Hal yang sangat penting dalam konvensi tersebut adalah mengenai pengangkutan barang yang sehubungan dengan penetapan tenggang-waktu tanggungjawab sejak barang dimuat sampai barang tersebut dibongkar. Tenggang waktu tersebut perlu ditetapkan, karena didalam prakteknya

selalu menimbulkan masalah yang seringkali merugikan pihak pengirim barang atau penerima barang, karena adanya kecenderungan dari pihak pengangkut bahwa ia tidak mau bertanggungjawab atas keadaan barang-barang, apabila terjadi sesuatunya sebelum barang dimuat di kapal dan sesudah barang dibongkar dari kapal. Terhadap konvensi Brussel 1924 (*The Hague Rules*) Indonesia tidak meratifikasinya, sehingga yang berlaku di Indonesia adalah buku II KUHD yang pada dasarnya terdapat perbedaan yang prinsipil. Walaupun demikian oleh perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia yang melakukan pelayaran ke dan dari luar negeri digunakanlah ketentuan-ketentuan dari *The Hague Rules* dengan maksud untuk memudahkan dan memperlancar hubungan niaga dengan negara-negara lain.

Konvensi Hamburg 1978 itu yang dimaksudkan sebagai pengganti *The Hague Rules* (konvensi Brussel 1924) lebih dapat memenuhi kebutuhan dan lebih sesuai dengan keadaan, terutama dilihat dari segi kepentingan negara-negara yang sedang berkembang yang pada umumnya negara-negara pemilik barang-barang dan juga dilihat dari segi perkembangan industri dan perkembangan teknologi. Karena yang utama dalam perhubungan niaga dari negara-negara itu adalah pelaksanaan pelayaran/pengangkutan dengan kapal laut, maka konvensi Hamburg itu kemudian mempengaruhi penerbitan-penerbitan konosemen-konosemen oleh perusahaan-perusahaan pelayaran. Jika kita bandingkan antara konvensi Brussel 1924 dengan konvensi Hamburg 1978, maka akan dijumpai perbedaan-perbedaannya:

1. Tentang azas pertanggungjawab menurut konvensi Hamburg 1978 itu azas pertanggungjawab pengangkut didasarkan pada azas "*presumed*

fault or neglet”, ini berarti bahwa kewajiban pembuktian terletak pada pihak pengangkut.

2. Menurut konvensi Hamburg 1978 tanggungjawab pengangkut meliputi jangka waktu selama barang berada pada pengangkut di pelabuhan muat, selama berlangsungnya pengangkutan dan di pelabuhan bongkar.
3. Berdasarkan konvensi Hamburg 1978, maka pengangkut bertanggungjawab terhadap kehilangan, kerusakan barang atau karena kelambatan.

6. Metode Penelitian

a. Pendekatan Masalah

Penelitian ini merupakan penelitian hukum, karena ilmu hukum memiliki karakter yang khusus (*sui generis discipline*). Penelitian ini menggunakan pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu: suatu pendekatan yang menekankan pada pencarian norma dalam ketentuan perundang-undangan dan peraturan lain yang berhubungan dengan isu hukum. Yang kedua melakukan pendekatan secara konseptual (*conceptual approach*) yaitu pendekatan yang didasarkan atas pendapat-pendapat para sarjana-sarjana, teori-teori, konsep-konsep serta doktrin yang berhubungan dengan isu hukum pertanggungjawaban pengangkut. Dan yang ketiga pendekatan kasus (*case approach*) pendekatan ini menggunakan *ratio decidendi*, yaitu alasan-alasan hukum yang digunakan oleh hakim untuk sampai kepada putusannya²⁵. Metode penelitian yang keempat menggunakan pendekatan perbandingan (*comparative approach*), menurut Van

²⁵ Peter Mahmud Marzuki., *Penelitian Hukum.*, Prenada Media Group., Jakarta, 2011, hal.119

Apelddron, perbandingan hukum merupakan suatu ilmu bantu bagi ilmu hukum dogmatik dalam arti bahwa untuk menimbang dan menilai aturan-aturan hukum dan putusan-putusan pengadilan dengan sistem hukum yang ada.²⁶

b. Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan dalam kajian penelitian ini meliputi: bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum pengangkutan, hukum laut, perjanjian pengangkutan, asuransi laut, hukum internasional, UNCLOS, serta *The Hamburg Rules*. Sedangkan bahan hukum sekunder meliputi buku literatur, doktrin, jurnal, majalah, internet, maupun media surat kabar yang memuat materi yang relevan dengan bidang kajian ini.

c. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum baik primer maupun sekunder yang diperoleh akan diinventarisasi dan diidentifikasi untuk selanjutnya dipergunakan dalam menganalisis permasalahan yang berhubungan dengan kajian penelitian ini. Dalam melakukan inventarisasi serta indentifikasi bahan hukum dipergunakan sistem kartu (*card system*) yang penatalaksanaannya dilakukan secara kritis, logis dan sistematis.

d. Pengolahan Bahan Hukum

Setelah melalui tahapan-tahapan inventarisasi dan identifikasi terhadap sumber bahan hukum yang relevan (primer dan sekunder), langkah berikutnya melakukan sistematisasi keseluruhan, bahan hukum yang ada baik yang menyangkut hukum pengangkutan, hukum laut, perjanjian pengangkutan, asuransi laut, hukum

²⁶ P. Van Dijk Van Apeldoorn's *inleiding tot de studie van het Nederlandsse Recht*, Tjeenk-Wiljnk, 1985, hlm. 453

internasional, dan UNCLOS. Proses sistematisasi ini juga diberlakukan terhadap teori-teori, konsep-konsep, doktrin serta bahan rujukan lainnya. Rangkaian tahapan inventarisasi, identifikasi dan sistematisasi tersebut dimaksudkan untuk mempermudah pengkajian dari permasalahan penelitian. Rangkaian tahapan selanjutnya adalah melakukan analisis dengan menggunakan penalaran deduktif disertai uraian deskriptif yang bersifat kritis analitis.

7. Pertanggungjawaban Sistematis

Pada Bab I akan diuraikan latar belakang masalah dan rumusan masalah yang akan dikaji dalam penulisan ini. Selanjutnya pemecahan masalah dilakukan melalui metode pendekatan dan analisis yang dilandasi dengan suatu kerangka konseptual yang dipergunakan untuk membangun dasar pijakan dalam menyelesaikan dan memecahkan permasalahan yang telah dirumuskan.

Kemudian Bab II membahas mengenai pertanggungjawaban pengangkut terhadap pemilik barang jika terjadi *piracy* di laut lepas. Pada bab ini akan dijelaskan mengenai tanggungjawab pengangkut berdasarkan konvensi-konvensi internasional dan berdasarkan *Ocean Marine Insurance*, dalam kaitannya terhadap kerusakan dan kerugian yang terjadi pada barang yang disebabkan oleh pembajakan di laut lepas.

Selanjutnya pada Bab III membahas mengenai tanggungjawab pengangkut yang terhadap kerusakan dan kerugian pada barang yang diakibatkan oleh pembajakan dilaut lepas, berdasarkan hukum nasional Indonesia yaitu Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD) yang penulis kaji dari dua (2) sudut pandang yaitu: tanggungjawab pengangkut berdasarkan pada Pasal 468 KUHD dan tanggungjawab

pengangkut berdasarkan pada Bab XI KUHD tentang kerugian laut (*Avarij*). Selain itu terdapat peraturan khusus lainnya yang menjadi tolak ukur dalam memberikan penggantian kerugian terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan dan kerugian akibat pembajakan tersebut. Peraturan tersebut tertuang dalam asuransi pengangkutan laut yang mana pengaturannya masih menggunakan KUHD.

Pada pembahasan terakhir yaitu Bab IV yang merupakan penutup dari rangkaian penelitian ini, yang berisi kesimpulan dan saran sebagai solusi dari masalah yang berhubungan dengan pertanggungjawaban pengangkut serta tanggungjawab pengangkut berdasarkan KUHD dalam hal pembajakan di laut lepas.

