

STUDI KOMPARASI IMPLEMENTASI PENGECEUALIAN “BAHAYA DI LAUT” BERDASARKAN *HAGUE VISBY RULES* DAN HUKUM INDONESIA

Kartika Paramita*, Zahira Balqis Awina Putri**
Sekolah Hukum dan Studi Internasional, Universitas Prasetya Mulya
Edu Town Kavling Edu I No. 1, Serpong, Tangerang, Banten 15339, Indonesia

disampaikan November 2024 – ditinjau Mei 2026 – diterima Mei 2026

Abstract

Perils of the sea is an exclusion clause that can exempt sea carriers from liability for cargo damage. This doctrine is globally recognized, including under the preeminent convention in carriage of goods by sea, the Hague-Visby Rules, and the Indonesian Commercial Code. This study aims to compare the interpretation of Indonesian positive law with that of other State parties to the Hague-Visby Rules. Utilizing a qualitative method with a comparative-legal approach, this study finds that Indonesia, as a civil law jurisdiction, tends to equate perils of the sea with the doctrine of force majeure, rather than adopting it as an independent doctrine as commonly implemented in common law jurisdiction. The absence of specific parameters and indicators regarding the implementation of this doctrine within Indonesian domestic law creates legal uncertainty that blurs the line between pure maritime risks and human error mistakes. This loophole potentially undermines the Indonesian maritime commercial climate, as carriers can evade their liability. This study concludes that there is a need for the synchronization of the interpretation of perils of the sea doctrine by Indonesian courts to ensure equitable legal certainty.

Keywords: *Force Majeure; Carriage of Goods; Hague Visby Rules; Perils of the Sea.*

Intisari

Doktrin *perils of the sea* atau “bahaya di laut” merupakan sebuah klausul yang dapat mengecualikan pengangkut dari tanggung jawab atas kerusakan kargo. Doktrin ini diakui secara global, termasuk konvensi terpenting dalam pengangkutan barang laut, *Hague-Visby Rules*, dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan interpretasi hukum positif Indonesia dengan negara-negara lain peratifikasi *Hague Visby Rules*. Dengan menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan yuridis-komparatif, penelitian ini menemukan bahwa

* Alamat korespondensi: kartika.paramita@pmbs.ac.id.

** Alamat Korespondensi: zahira.putri@student.pmsbe.ac.id

Indonesia sebagai penganut sistem hukum *civil law*, memiliki tendensi menyamakan *perils of the sea* dengan doktrin *force majeure*, alih-alih mengadopsinya sebagai doktrin mandiri sebagaimana biasa diimplementasikan oleh negara-negara penganut sistem hukum *common law*. Absennya parameter dan indikator spesifik terkait implementasi doktrin ini dalam hukum domestik Indonesia memicu ketidakpastian hukum yang mengaburkan batas antara risiko murni laut dan kelalaian manusia. Celah ini berpotensi merugikan iklim komersial maritim karena pengangkut dapat menghindari kewajiban ganti rugi. Oleh karena itu, penelitian ini menyimpulkan perlunya sinkronisasi interpretasi *perils of the sea* oleh pengadilan Indonesia demi menghadirkan kepastian hukum yang berkeadilan.

Kata Kunci: Bahaya di Laut; *Hague Visby Rules*; *Force Majeure*; Pengangkutan.

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, industri pengangkutan laut memiliki peran vital bagi Indonesia.¹ Transportasi laut bukan hanya menjadi tumpuan utama dalam mendistribusikan kebutuhan pokok antar pulau, namun juga menjadi jalur paling penting dan utama untuk mendukung kegiatan ekspor dibandingkan pesawat atau angkutan darat.² Didasarkan pada hal tersebut, kepastian hukum dalam aktivitas pengangkutan laut menjadi hal mutlak yang diperlukan untuk menunjang jalannya industri rantai pasok.

Dalam skema hukum pengangkutan laut, pertanggungjawaban pengangkut (*carrier's liability*) adalah ruh dan hakikat mendasar dari seluruh perjanjian pengangkutan. Skema pengangkutan bisa terjadi hanya karena pengangkut memberikan janji bahwa ia akan bertanggung jawab mengantarkan barang hingga tiba di tempat tujuan dan akan memberikan ganti rugi apabila hal tersebut gagal untuk

¹ Peraturan Menteri Perdagangan No. 29/M-DAG/PER/5/2017 tentang Perdagangan Antarpulau (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 720).

² Indonesian National Shipowners' Association (INSA), "Peta Jalan Industri Pelayaran 2024–2029: Pemberdayaan Industri Pelayaran Indonesia", <https://tenggara.id/project/shipping-industry-roadmap-2024-2029-empowering-the-indonesian-shipping-industry/download/93>, diakses pada 17 Mei 2026.

ditepati. Tanpa adanya janji ini, pemilik barang enggan menitipkan barangnya, dan dokumen perjanjian pun menjadi tidak berarti.³

Hanya ada beberapa kondisi yang dapat mengecualikan pengangkut laut dari tanggung jawab penggantian atas kerusakan atau kehilangan barang yang diangkutnya. Salah satunya adalah adanya kondisi “bahaya di laut” atau yang dikenal dengan istilah “*perils of the sea*”. *Perils of the sea* merujuk pada kondisi genting yang timbul di perairan laut akibat kejadian yang bersifat insidental (*incidental clause*) atau luar biasa, yang berada di luar kebiasaan serta tidak dapat diperkirakan sebelumnya. Situasi ini dapat menyebabkan kapal mengalami kerusakan serius seperti terdampar, kandas, tenggelam atau musibah lainnya yang diakibatkan oleh kondisi alam ekstrem seperti badai atau gelombang besar.⁴ Secara umum *perils of the sea* mencakup semua yang terjadi pada kapal selama pelayaran, termasuk kecelakaan kapal yang disebabkan bukan karena kehendak manusia sehingga memakan dan/atau tidak memakan korban jiwa serta merusak kapal pengangkut dan barang-barang yang ada di atas kapal.

Meskipun demikian, sampai saat ini belum terdapat rumusan yang pasti mengenai konsep *perils of the sea*.⁵ *Hague Visby Rules “HVR”* sebagai konvensi internasional paling berpengaruh di bidang pengangkutan laut juga belum mengartikan pengecualian ini secara spesifik.⁶ Demikian pula di Indonesia, ketentuan mengenai pengecualian tanggung jawab pengangkut akibat hal yang tidak dapat dihindari dapat ditemui dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang “KUHD”.⁷ Meskipun demikian, KUHD juga

³ Deny Fernatha, "Perikatan yang Dilahirkan dari Sebuah Perjanjian Berdasarkan Pasal 1332 KUHPerdara tentang Barang Dapat Menjadi Objek Perjanjian", *Journal of Law*, Vol. 7, No. 2, 2021, hlm. 1-16.

⁴ Alfayed, Yagie Alfayed and Aditya Mutiara Dewi, "Analisis Penerapan Klaim Asuransi Kecelakaan Kerja Bagi Kru Kapal PT. Atomsim Lampung Pelayaran (ALP)", *3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, Vol. 3, No. 1, 2021, hlm. 72.

⁵ Ayça Uçar, 2020, *Perils of the Seas and Inherent Vice in Marine Insurance Law*, Routledge, London, hlm. 163.

⁶ Katsivela, Marel, "Qualifying the Hague and Visby Rules Sea Peril Exception under English, Canadian, United States, French, Italian, and Greek Law", *University of New Brunswick Law Journal*, Vol. 66, 2015, hlm. 300-327.

⁷ Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23).

tidak memberikan penjelasan signifikan mengenai definisi pasti dari bahaya di laut atau *perils of the sea* dalam konteks tanggung jawab pengangkut.⁸

Oleh karena itu, dalam praktiknya negara-negara akan menginterpretasikan konsep ini sesuai dengan perkembangan hukum domestik dan kultur sistem hukum masing-masing. Misalnya, negara-negara dengan latar belakang sistem hukum *common law* memiliki kecenderungan untuk menganggap bahwa kejadian *perils of the sea* hanya apabila kejadian tersebut di luar kendala manusia dan tidak ada satu orangpun yang dapat menduga kejadian tersebut. Sementara itu, negara-negara dengan latar belakang sistem hukum *civil law* cenderung melihat kondisi *perils of the sea* sebagai peristiwa dengan intensitas bahaya yang tinggi tanpa perlu membuktikan elemen tak terduga.⁹

Mengingat besarnya manfaat ekonomi yang akan didapat dari seorang pengangkut jika dikecualikan dari tanggung jawab pengangkutan, tulisan ini dibuat dengan tujuan utama untuk menyelaraskan tatanan pertanggungjawaban pengangkut di tingkat hukum pengangkutan laut domestik Indonesia dan internasional. Identifikasi dilakukan untuk menganalisa sejauh mana hukum positif Indonesia selaras dengan standar pertanggungjawaban pengangkut sebagaimana diatur dalam *HVR*.

Selain itu, tulisan ini diharapkan juga dapat menginterpretasikan kembali makna doktrin “bahaya di laut” berdasarkan putusan-putusan pengadilan Indonesia. Misalnya, mendiskusikan ambang batas kapan sebuah kejadian di laut dapat dianggap sebagai peristiwa *perils of the sea*, atau *force majeure*, atau kapan peristiwa tersebut adalah *human error* yang memaksa pengangkut untuk tetap bertanggung jawab. Penjelasan mengenai interpretasi konsep *perils of the sea* ini akan berguna bagi mereka yang akan terlibat di dalam transaksi perdagangan dan pengangkutan barang internasional, terutama dalam upaya untuk meminimalisir resiko yang mungkin terjadi, dan

⁸ Pasal 637 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23).

⁹ *Ibid.*

membawa manfaat pada perkembangan pembaruan hukum pengangkutan barang melalui laut Indonesia.

B. Metode Penelitian

Tulisan ini merupakan studi perbandingan (*comparative study*) antara konvensi internasional *Hague Visby Rules “HVR”*, dengan peraturan perundang-undangan Indonesia yang berkaitan dengan angkutan laut. Perspektif dari negara-negara peratifikasi *HVR* akan disajikan untuk dibandingkan, bagaimana latar belakang sistem hukum (*common dan civil law*) akan mempengaruhi interpretasi mereka terhadap konsep *perils of the sea* dan tanggung jawab pengangkut dibandingkan dengan Indonesia. Tulisan ini menggunakan data kualitatif yang bersumber dari peraturan perundang-undangan dan konvensi, yang kemudian dikembangkan dengan sumber lainnya seperti jurnal dan kajian yang dikeluarkan oleh organisasi internasional dan akademisi.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Konsep *Perils of the Sea* dalam Kerangka Hukum Internasional dan Indonesia

Sejak ribuan tahun yang lalu, dalam skema pengangkutan laut, pengangkut selalu dianggap sebagai pihak yang harus bertanggungjawab untuk seluruh barang yang diangkutnya.¹⁰ Pertanggungjawaban ini didasarkan pada kesediaan pengangkut untuk membawa barang dan penumpang dan menjamin keselamatan mereka hingga di tempat tujuan.¹¹ Oleh karenanya, apabila terdapat barang yang hilang atau rusak

¹⁰ Alan Watson, 1998, *The Digest of Justinian, Volume 4*, University of Pennsylvania Press, Pennsylvania, hlm. 54. Lihat juga, Chacón, Víctor Hugo, 2017, *The Obligation of Practicing Due Diligence in the Carriage of Goods by Sea*, dalam Víctor Hugo Chacón (ed), *The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era*, Springer International Publishing, London, hlm. 95.

¹¹ *Ibid.*

selama perjalanan pengangkutan, sudah menjadi tugas dan kewajiban pengangkut untuk menggantinya.¹²

Seiring berjalannya waktu dan semakin meningkatnya pengaruh dari para pengusaha pemilik kapal, mereka menghendaki agar adanya pembagian tanggung jawab yang lebih berimbang antara pemilik barang dan pengangkut. Jika sebelumnya pengangkut wajib menanggung seluruh kerugian yang dialami penumpang atau pemilik barang, kini tanggung jawab tersebut dapat dibatasi hingga jumlah tertentu (*limitation of liability*) atau bahkan dikecualikan sepenuhnya (*exemption of liability*). Untuk dapat mengajukan klaim atas pembatasan atau pengecualian tanggung jawab ini, pengangkut diharuskan membuktikan bahwa ia telah melakukan tugasnya menjaga kondisi kapal laiklaut (*seaworthy*) dan membuktikan bahwa kerugian yang dialami oleh pemilik barang bukan disebabkan oleh kelalaiannya.¹³

Perkembangan terkait pembagian tanggung jawab antara pengangkut dan pemilik barang ini sayangnya belum diimplementasikan oleh negara-negara secara menyeluruh. Sebelum tahun 1900an, sebagian besar negara di dunia mengimplementasikan pengaturan hukum yang berbeda-beda, dengan hanya menyandarkan pada pemahaman hukum domestik di negara masing-masing.¹⁴ Hal ini menyebabkan hambatan tersendiri bagi pembagian tanggung jawab pada skema pengangkutan barang internasional.

Menyikapi hal tersebut, *Comité Maritime International "CMI"*, sebuah lembaga swadaya masyarakat yang memiliki tujuan utama untuk melakukan unifikasi hukum maritim di seluruh dunia, berniat untuk menyamakan persepsi mengenai pembagian tanggung jawab ini. Pada tahun 1924, *CMI* berhasil mengumpulkan 26 negara untuk

¹² Simon Deakin, *et. al.*, 2007, *Markesinis and Deakin's Tort Law*, 6th edn, Oxford University Press, Oxford, hlm. 34.

¹³ Edy Prasetyo, Arief Budiono, Jan Alizea, "Pertanggung Jawaban Hukum Pihak Ekspedisi Pengiriman Terhadap Barang Hilang atau Rusak", *Jurnal Penegakan Hukum dan Keadilan*, Vol. 5, No. 1, 2024, hlm. 29-43.

¹⁴ G. Mammadli, "Liability Issue of the Sub-Carrier in the Carriage of Goods by Sea", *Baku State University Law Review*, Vol. 6, No. 1, 2020, hlm. 6.

menandatangani konvensi internasional pertama di dunia yang mengatur pengangkutan barang melalui jalur laut yang disebut dengan *The Hague Rules*.¹⁵ *The Hague Rules* berhasil merubah paradigma internasional dengan memberikan pengaturan hak dan kewajiban antara pemilik barang dan pengangkut secara lebih mendetail serta memperjelas kondisi-kondisi yang dapat mengecualikan pengangkut dari tanggung jawab ganti kerugian. Konvensi ini memperjelas batasan tanggungjawab pengangkut terhadap kargo yang diangkutnya, memberikan kondisi-kondisi bagi pengangkut untuk dapat dikecualikan dari tanggung jawab terhadap pemilik kargo (tujuh belas pengecualian), dan juga menentukan besaran batasan pertanggungjawaban yang dapat dikenakan kepada pengangkut atas kerugian yang dialami pemilik barang terhadap kargo yang rusak atau hilang.

Pada tahun 1968 dan 1979, seiring dengan kemunculan teknologi kontainerisasi, *the Hague Rules* diamandemen dan kemudian dikenal sebagai *The Hague/Visby Rules*.¹⁶ Amandemen ini memodifikasi *The Hague Rules* dalam beberapa hal. Contohnya, meningkatkan nilai batas tanggung jawab ganti rugi pengangkut terhadap barang yang hilang atau rusak agar mencerminkan nilai barang yang lebih realistis¹⁷; menambahkan batasan ganti rugi berdasarkan berat dan per paket; dan menerapkan apa yang disebut dengan “*container clause*”, yaitu memastikan bahwa setiap paket

¹⁵ *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*, (ditandatangani 25 Agustus 1924). Konvensi ini kemudian dikenal dengan istilah *The Hague Rules* dan mulai berlaku 7 tahun setelah penandatanganannya pada tahun 1931. Nama “*The Hague*” mengacu pada rancangan sebelumnya yang dibuat di Den Haag pada tahun 1921.

¹⁶ *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*, (ditandatangani 23 Februari 1968). Protokol ini mengamandemen *The Hague Rules* dan kemudian dikenal dengan istilah *Visby Rules*. Nama Visby diambil dari kota tua Visby, di salah satu pulau di Swedia bernama Gotland. *Visby Rules* sendiri merupakan hasil dari konferensi CMI yang diadakan lima tahun sebelumnya di Stockholm Swedia. Protokol ini tidak dapat berdiri sendiri, melainkan merupakan penambahan dari *The Hague Rules* yang sudah berlaku sebelumnya. *The Hague Rules* yang sudah diamandemen melalui *Visby Rules* tahun 1968 kembali diamandemen pada tahun 1979.

¹⁷ International Monetary Fund (IMF), “Special Drawing Rights (SDR)”, <https://www.imf.org/en/Topics/special-drawing-right>, diakses pada 17 Mei 2026. Batasan ini diwujudkan dalam unit *Special Drawing Rights* (“SDR”) yang dikenalkan oleh *International Monetary Fund*. Tujuannya adalah agar nilai tersebut bisa berfluktuasi mengikuti nilai mata uang.

akan dihitung secara individual untuk keperluan ganti rugi, dan bukan secara kolektif dihitung per kontainer yang menampungnya.

Saat ini tercatat 86 negara telah meratifikasi konvensi *HVR*, menjadikan konvensi ini sebagai salah satu konvensi terpenting dalam dunia pengangkutan barang. Indonesia sendiri hingga saat ini belum meratifikasi *HVR*. Oleh karena itu, pengaturan tentang tanggung jawab pengangkut laut di Indonesia diatur dalam Buku II KUHD tentang Hak dan Kewajiban dalam Pelayaran, serta secara umum tunduk pada ketentuan perikatan pada Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata “KUHPerdata”. Selain itu, pengaturan tambahan mengenai pengangkutan barang melalui jalur laut juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran “UU Pelayaran” sebagaimana yang telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi undang-undang.¹⁸

Meskipun Indonesia bukan anggota dari *HVR*, dalam praktiknya, peraturan perundang-undangan memberikan kebebasan bagi para pihak dalam perjanjian pengangkutan untuk dapat merujuk ke ketentuan *HVR* maupun KUHD serta menegosiasikan persyaratan tambahan sesuai dengan kesepakatan para pihak. Demikian pula dengan *HVR*, yang juga memberikan kesempatan bagi pihak-pihak dalam kontrak untuk mengikatkan diri pada ketentuan dalam dokumen tersebut.¹⁹ Pasal-pasal dari *HVR* juga acapkali dituangkan dalam konten perjanjian

¹⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan yang kemudian diperbarui oleh Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41 Tambahan Lembaran Negara Nomor 6643).

¹⁹ Richard Austin-Baker, *et. al.*, 2022, *Principles of Commercial Law*, Edward Elgar Publishing, United Kingdom, hlm. 202.

pengangkutan laut Indonesia sebagai praktik wajar perdagangan internasional. Oleh karena itu, pembahasan mengenai perbandingan tanggung jawab pengangkut laut yang tertuang dalam *HVR* dan hukum nasional Indonesia masih akan tetap relevan terutama bagi kegiatan pengangkutan barang melalui jalur laut yang terjadi lintas negara, baik keluar ataupun menuju ke wilayah Indonesia.

Salah satu bagian penting dari *HVR* yang juga menjadi daya tarik dari konvensi ini adalah terdapat 17 kondisi-kondisi yang dapat mengecualikan pengangkut dari tanggung jawabnya untuk melakukan ganti rugi terhadap pemilik barang apabila kargo yang dibawa oleh pengangkut rusak dan/atau hilang. Pengecualian-pengecualian ini tertuang pada Pasal 4 ayat 2 dari *HVR*,²⁰ yang mencakup antara lain, pengecualian tanggung jawab pengangkut pada peristiwa: kebakaran, konflik bersenjata, pembatasan karantina, mogok kerja, kerusuhan, kemasan yang tidak aman, kerusakan laten yang tidak terdeteksi pada saat melakukan *due diligence*, dan apabila terjadi bahaya di laut atau *perils of the sea*.

Konsep *perils of the sea* dan efeknya yang dapat mengecualikan pengangkut dari tanggung jawab ganti rugi terhadap pemilik barang sesungguhnya sudah dikenal sejak ratusan tahun yang lalu. Hukum Rhodes, yang dibuat sejak 800-600 tahun sebelum Masehi menuliskan bahwa seorang nahkoda (*master of the ship*) akan dikecualikan dari perjanjian pengangkutan apabila kapal yang dikemudikan olehnya tidak dapat dikendalikan karena adanya bahaya di laut.²¹ Konsep yang sama kemudian juga diterapkan pada Pasal 4 ayat 2 (c) *HVR* yang menyatakan bahwa baik pengangkut maupun kapal tidak dapat dibebani tanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan

²⁰ *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*, (ditandatangani 23 Februari 1968). Terdapat tujuh belas kondisi yang dijabarkan pada Pasal 4 ayat 2 (c) Hague Visby Rules yang dapat mengecualikan pengangkut dari tanggungjawabnya untuk mengganti kerugian atas barang yang hilang.

²¹ Marel Katsivela, "The Treatment of the Sea Peril Exception of the Hague-Visby Rules in Common Law and Civil Law Jurisdictions", *Justia Digest: WMU J Marit Affairs*, Vol. 16, 2017, hlm. 19 -36.

muatan apabila kerugian tersebut disebabkan oleh marabahaya atau kecelakaan yang timbul pada saat berlayar di laut maupun di perairan lain.

2. Konsep *Perils of the Sea* dan Hubungannya dengan Kelaiklautan

Konsep *perils of the sea* memiliki hubungan yang erat dengan kelaiklautan atau *seaworthiness*. Kelaiklautan adalah sebuah konsep dasar pada hukum maritim²² yang mengacu pada situasi kapal yang telah memenuhi berbagai persyaratan, antara lain keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran laut, kelayakan awak kapal, ketentuan garis muat, prosedur pemuatan, pemenuhan standar kesejahteraan awak kapal serta kesehatan penumpang, status hukum kapal yang jelas, dan penerapan sistem pengelolaan terkait keselamatan, pengendalian pencemaran, serta keamanan pelayaran di wilayah perairan tertentu.²³ Dalam rangka melaksanakan kewajiban pengangkutan, pengangkut berkewajiban untuk memastikan bahwa kapal yang digunakan telah memenuhi persyaratan kelaiklautan atau *seaworthiness*.²⁴ Sebuah kapal tidak dapat dioperasikan apabila tidak memenuhi syarat kelaiklautan.²⁵

Baik *HVR* maupun *KUHD*, keduanya sama-sama menetapkan bahwa kelaiklautan adalah tanggung jawab dan kewajiban dari pengangkut.²⁶ Kedua dokumen tersebut juga mengatur bahwa pengangkut tidak dapat mengecualikan tanggung jawabnya dalam kontrak pengangkutan untuk memastikan bahwa kapal dalam kondisi laiklaut.²⁷ Apabila pengangkut gagal memenuhi standar kelaiklautan

²² Pak Jee-Moon, "A Comparative Study on Marine Transport Contract and Marine Insurance Contract with Reference to Unseaworthiness", *Journal of Korea Trade* 152, Vol. 25, No. 2, April 2021, hlm. 152-177.

²³ Pasal 1 huruf 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008, Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849).

²⁴ Eric Sullivan, 1999, *The Marine Encyclopaedic Dictionary*, 6th ed, Informa Law from Routledge, London, hlm. 94.

²⁵ Pasal 122 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008, Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849).

²⁶ Stephen Girvin, "The Carrier's Fundamental Duties to Cargo under the Hague and Hague-Visby Rules", *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 25, 2019, hlm. 443.

²⁷ Barış Soyer and Andrew Tettenborn, 2018, *Charterparties: Law, Practice and Emerging Legal Issues*, Informa Law from Routledge, Abingdon, Oxon [UK], New York, hlm. 178.

dan terjadi situasi di mana barang yang diangkut oleh pengangkut tersebut rusak atau hilang akibat adanya bahaya di laut yang tidak dapat ia prediksi, maka ia akan kehilangan haknya untuk dapat mengecualikan kejadian tersebut. Sebagaimana tertulis pada Pasal 4 ayat (1) *HVR* yang menegaskan bahwa, “Pengangkut maupun kapal tidak akan bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan yang disebabkan oleh ketidaklaikan kapal untuk berlayar, sepanjang pengangkut telah mengambil langkah-langkah yang wajar untuk memastikan bahwa kapal dalam kondisi laik laut”.²⁸ Hal ini mencakup kewajiban untuk memastikan bahwa kapal telah dilengkapi dan diawaki secara memadai, serta bahwa ruang muat, kamar pendingin, dan seluruh bagian kapal tempat barang disimpan telah disiapkan agar layak dan aman untuk menerima, mengangkut, dan menjaga barang selama perjalanan, sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (1) *HVR*.²⁹ Apabila kehilangan atau kerusakan terjadi karena kapal tidak laik laut, maka pihak pengangkut atau siapapun yang mengklaim pembebasan tanggung jawab berdasarkan ketentuan ini memikul beban pembuktian bahwa mereka telah melaksanakan kewajiban *due diligence* secara memadai.

Hal serupa juga tertuang dalam Pasal 470 KUHD yang berbunyi, “Tidak dapat diterima jika pengangkut meminta perjanjian bahwa ia tidak akan bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kurangnya upaya untuk pemeliharaan, perlengkapan, atau hasil dari perlengkapan pengangkutannya, atau akibat kurangnya upaya dalam kemampuan pengangkut untuk digunakan melaksanakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian. Selain itu, janji yang dimaksudkan untuk melakukan hal tersebut menjadi batal karena kesalahan penanganan atau kurangnya perhatian terhadap barang yang diangkut.

²⁸ Mustafa Yilmaz, "The Evolution of the Obligation of Seaworthiness from the Hague Rules to the Rotterdam Rules", *Selçuk Law Review*, Vol. 29, No. 2, 2021, hlm. 881-913.

²⁹ Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufro AZ, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Laut di Indonesia", *Bhirawa Law Journal*, Vol. 2, No. 1, 2021, hlm. 45-52.

Dilanjutkan dengan Pasal 470 (a) KUHD yang berbunyi, “Apabila ternyata kerugian yang diderita disebabkan oleh cacat pada alat angkut atau susunannya, maka adanya janji pembatasan tanggung jawab pengangkut tidak membebaskan pengangkut dari kewajiban untuk menunjukkan bahwa ia telah melakukan pemeliharaan yang memadai terhadap alat, perlengkapan, dan pemeliharaan alat angkut, serta kemampuan alat tersebut untuk melaksanakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian. Tidak diperbolehkan adanya perjanjian yang menyimpang dari pedoman ini”.

Oleh karena itu, meskipun seorang pengangkut dapat berlindung pada ketentuan terkait *perils of sea* yang dapat mengecualikan tanggungjawabnya untuk mengganti kerugian yang diderita pemilik muatan akibat kargo yang hilang atau rusak, pengecualian ini tidak menghilangkan kewajiban bagi seorang pengangkut untuk selalu membuktikan bahwa kapal yang dibawanya ada dalam kondisi laiklaut.

3. Interpretasi *Perils of the Sea* berdasarkan HVR

HVR sesungguhnya tidak menjelaskan konsep *perils of the sea* secara terperinci. Oleh karena itu, untuk menjawab pertanyaan apakah sebuah peristiwa dapat dikategorikan sebagai *perils of the sea*, semuanya bergantung kepada interpretasi dari hukum nasional masing-masing negara peratifikasi HVR.³⁰ Marel Katsivela, dalam artikelnya yang berjudul “*Common Law and Civil Law Jurisdictions' Treatment of the Sea Peril Exception to the Hague-Visby Rules*” dan “*Verifying the Sea Peril Exception of the Hague and Visby Rules under English, Canadian, US, French, Italian, and Greek Law*” berusaha untuk mengkaji fenomena perbedaan interpretasi ini di kalangan negara-negara peratifikasi HVR yang menggunakan sistem hukum berbeda. Studi Katsivela bertujuan untuk mendeskripsikan secara mendetail dan mencari

³⁰ Marel Katsivela, “Perils of the Sea under English, French and Greek Law; a Perilous Venture?”, *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 20, 2014, hlm. 343.

keseragaman (*uniformity*) implementasi dari prinsip-prinsip hukum yang berkaitan dengan *perils of the sea* yang diterapkan di berbagai negara yang menganut sistem hukum *common law* (Amerika Serikat, Australia, Inggris, dan Kanada) dan *civil law* (Prancis, Italia, Yunani, dan Tiongkok) untuk dilihat apakah *HVR* berhasil mewujudkan cita-cita perancangannya, yaitu meraih keseragaman implementasi di negara-negara tersebut.

Dari penelitiannya, Katsivela menemukan beberapa persamaan. Misalnya, dari semua negara yang ia teliti, kondisi yang disebut bahaya di laut atau *sea perils* secara spesifik selalu melibatkan kondisi yang berkaitan dengan navigasi laut, atau kondisi kapal di laut, seperti badai, ombak, tabrakan, atau masuknya air laut. Kondisi-kondisi ini selalu ditentukan *case per case* basis di berbagai negara, dengan memperhitungkan faktor-faktor yang relevan seperti: tipe kejadian, kondisi angin dan laut, durasi kejadian, lokasi, musim pada saat itu, dampak yang ditimbulkan terhadap kapal dan kargo, dan sebagainya – yang biasa terjadi di luar kebiasaan (*beyond the typical parameters of the adventure*).³¹

Katsivela lebih lanjut menemukan bahwa di negara dengan sistem hukum *civil law*, konsep *perils of the sea* acapkali dikaitkan dengan konsep *force majeure* yang mengecualikan pengangkut dari tanggung jawab. Konsep *force majeure* ini merupakan sebuah prinsip yang berasal dari sistem hukum *civil law* dan tidak diimplementasikan di negara-negara berbasis *common law*.³² Meskipun negara-negara *civil law* sama-sama menghubungkan kondisi bahaya di laut dengan kondisi *force majeure*, standar yang mereka gunakan untuk menginterpretasikan apa yang dimaksud dengan kondisi bahaya belum tentu merujuk pada satu standar yang sama. Misalnya, negara Yunani cenderung menitikberatkan kepada teori subjektif dari *force majeure* dimana kondisi

³¹ *Ibid.* Katsivela menghindari penggunaan kata kejadian luar biasa (*extraordinary*) – menekankan pada kondisi yang membawa dampak hukum.

³² A. C. Isradjuningtias, "Force Majeure (Overmacht) dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia", *Veritas et Justitia*, Vol. 1, No. 1, 2015, hlm. 136-158.

bahaya di laut diartikan sebagai *'events that cannot be avoided with the greatest care and diligence'*. Sementara Prancis dan Tiongkok tidak mengadopsi konsep *'duty of care'* setinggi Yunani, dan di Italia, *level 'duty of care'* yang diharapkan justru malah tidak dijelaskan secara spesifik. Oleh karena itu, argumentasi terkait *force majeure* yang diimplementasikan di negara-negara *civil law* tidak serta merta membuat interpretasi terhadap kondisi *perils of the sea* ini menjadi sesuatu yang pasti.

Tindakan mengasosiasikan kondisi *perils of the sea* dengan *force majeure* yang dilakukan oleh negara-negara *civil law* ini bukannya tidak membawa dampak hukum sama sekali. *HVR* pada dasarnya memisahkan masing-masing kondisi yang dapat mengecualikan pengangkut dari tanggung jawabnya ke dalam tujuh belas kategori. Negara-negara *civil law* memiliki tendensi untuk menggabungkan lebih dari satu kategori pengecualian ini untuk menunjukkan kondisi *force majeure*. Misalnya, kondisi pengecualian *perils of the sea* acapkali digabungkan dengan pengecualian *acts of God*. Padahal, pada dasarnya kedua kondisi tersebut mengandung esensi yang berbeda. Pengecualian *acts of God* mengacu kepada suatu fenomena alam yang terjadi atas kehendak Tuhan, seperti bencana alam, cuaca, dan lain-lain. Sementara itu, kondisi bahaya di laut atau *perils of the sea* harus diartikan secara sempit sebagai kondisi berbahaya yang berhubungan dengan navigasi di laut yang dapat pula tercipta akibat ulah manusia ataupun *manmade* sehingga, tidak selalu mengacu kepada bencana alam.³³ Jika keduanya sering diperlakukan sebagai hal yang sama, pengurangan atau pergeseran makna dapat terjadi dari apa yang sesungguhnya dimaksudkan oleh perancang-perancang awal Konvensi *HVR*.³⁴

³³ Comité Maritime International, 2011, *The Travaux Préparatoires of the Hague and of the Hague Visby Rules, in Carver on Bills of Lading, 3rd Edition*, Sweet & Maxwell, London, hlm. 376-377.

³⁴ Meixian Song, 2024, *Causation in Insurance Contract Law*, Informa Law from Routledge, London, hlm. 65. Lihat juga, Rhidian Thomas, 2015, *The Modern Law of Marine Insurance: Volume Four*, Informa Law from Routledge, London, hlm. 137. Lihat juga, Ping-fat Sze, 2021, *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, Brill, Nijhoff, Leiden, hlm. 101.

Hal lainnya yang Katsivela bahas di dalam tulisannya adalah syarat *foreseeability* atau bisa atau tidaknya peristiwa bahaya di laut di prediksi sebelumnya oleh pengangkut. Kasus-kasus yang berasal dari Australia, Inggris, Italia, Prancis, Yunani, dan Tiongkok menunjukkan bahwa pengangkut tidak harus membuktikan bahwa ia tidak dapat memprediksi datangnya bahaya di laut sebelumnya untuk dapat mengakses pengecualian tanggung jawab yang diberikan oleh HVR. Meskipun demikian, trend yang sama tidak selalu diikuti. yurisprudensi dari Kanada, beberapa putusan dari Inggris, Prancis, Yunani dan Tiongkok masih mengharuskan pengangkut untuk membuktikan bahwa memang ia tidak dapat memprediksikan kondisi bahaya di laut sebelumnya.

Pada akhirnya Katsivela berpendapat bahwa berdasarkan pengamatannya di berbagai negara dengan menganut sistem hukum yang beragam, elemen *foreseeability* bukanlah menjadi elemen penentu dari bisa tidaknya pengangkut dikecualikan dari tanggung jawabnya jika terdapat kondisi bahaya di laut. Hal ini dikarenakan HVR sendiri juga tidak pernah mensyaratkan pengangkut untuk dapat membuktikan *foreseeability* dari bahaya yang dihadapinya di laut³⁵, yang menjadi penentu dari tanggung jawab dari pengangkut adalah keputusannya yang dianggap masuk akal (*reasonable*) atau tidak dalam menghadapi kemungkinan adanya ancaman dan bahaya. Pengangkut diharuskan untuk mempertimbangkan seluruh kondisi yang relevan dalam menjalankan tugasnya, misalnya, ukuran kapal, intensitas dari cuaca buruk, durasi, lokasi, jenis bahaya yang akan ia hadapi, jenis kargo yang ia angkut, dan lain sebagainya; dan ia mengambil langkah masuk akal untuk menghadapi kondisi bahaya tersebut, misalnya dengan memastikan kargo yang diangkut terikat dengan baik, mengurangi kecepatan kapal, dan lain sebagainya, sehingga seorang pengangkut bisa dianggap lalai tidak hanya pada saat kondisi bahaya di laut itu terjadi, namun juga

³⁵ Comité Maritime International, 2011, *The Travaux Préparatoires of the Hague and of the Hague Visby Rules*, hlm. 369-370, in Carver on Bills of Lading, 3rd Edition, Sweet & Maxwell, London, hlm. 709.

jika ia gagal dalam mempersiapkan kapalnya menghadapi kondisi bahaya tersebut. Jika pengangkut terbukti lalai dalam mempersiapkan hal tersebut, maka ia pun harus dikecualikan dari hak-haknya memperoleh pengecualian dan limitasi tanggung jawab sebagaimana dituangkan dalam *HVR*.

4. Interpretasi *Perils of the Sea* berdasarkan Hukum Indonesia

Hukum Indonesia tidak mengatur secara khusus mengenai hubungan kondisi bahaya di laut (*perils of the sea*) dengan tanggung jawab hukum pengangkut. Seperti halnya pada Pasal 468 KUHD yang secara umum menjelaskan bahwa pengangkut wajib menanggung kerugian akibat tidak diserahkannya barang secara keseluruhan maupun sebagian, atau rusaknya barang selama pengangkutan, kecuali dapat dibuktikan bahwa kerugian tersebut timbul akibat suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindari, cacat yang melekat pada barang itu sendiri, atau kesalahan dari pihak pengirim.³⁶ Meskipun demikian, pasal ini tidak menjelaskan lebih lanjut bentuk atau karakteristik dari bencana laut yang dapat menjadi dasar pengecualian tanggung jawab, sehingga menimbulkan ruang interpretasi yang cukup luas dalam penerapannya.

Justru kondisi yang menyerupai konsep *perils of the sea* secara eksplisit diatur dalam asuransi pengangkutan barang sebagaimana tertuang dalam Pasal 637 KUHD yang menyatakan bahwa, “Pihak penanggung bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang terjadi pada barang yang diasuransikan, apabila disebabkan oleh berbagai peristiwa eksternal yang umumnya bersifat tidak dapat dikendalikan”. Peristiwa eksternal tersebut meliputi bencana alam seperti angin topan dan hujan deras, kapal pecah, kandas, terbalik, atau tabrakan, perubahan rute pelayaran secara

³⁶ Putri Abdul Hamid, Sofia Herlina, Vinanti Putri Tilani, "Tanggung Jawab Pengangkut Kapal Atas Rusaknya Barang Muatan Berdasarkan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan Laut", *Samudera Hukum*, Vol. 1, No. 1, 2022, hlm. 85-92.

terpaksa, kebakaran, pemaksaan, banjir, pembajakan, perampokan, penahanan atas perintah otoritas, deklarasi perang, maupun peristiwa lainnya.³⁷ Pasal ini juga mencakup segala bentuk bencana eksternal lainnya, kecuali apabila dalam ketentuan undang-undang atau klausul dalam polis asuransi secara tegas dinyatakan bahwa penanggung dibebaskan dari tanggung jawab atas salah satu atau lebih dari peristiwa eksternal tersebut.

H.M.N. Purwosutjipto dalam bukunya *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia V: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat* menjelaskan makna dari Pasal 468 KUHD di atas dan hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut. Dalam pandangannya, isi dari Pasal 468 KUHD secara umum memiliki kesamaan dengan Pasal 91 KUHD serta Pasal 1244 dan 1245 dari KUHPerdara, yakni mengatur perumusan kondisi yang disebut “keadaan memaksa”. Hanya saja, yang berbeda dari pasal-pasal tersebut di atas adalah bentuk tanggung jawab di masing-masing situasi pada masing-masing pasal.

Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara secara umum mengatur situasi jika tidak terpenuhinya suatu perikatan. Pasal 1244 KUHPerdara menjelaskan bahwa keadaan memaksa merupakan suatu kejadian luar biasa yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pihak yang bersangkutan.³⁸ Sedangkan Pasal 1245 KUHPerdara menjelaskan bahwa suatu perikatan dapat gugur apabila pelaksanaannya terhambat oleh keadaan memaksa atau peristiwa yang tak terduga. Di sisi lain, Pasal 91 KUHD mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut dan juragan perahu di

³⁷ H.M.N. Purwosutjipto, 2007, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia V: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, hlm. 59. H.M.N. Purwosutjipto menggarisbawahi kata-kata “atau pada umumnya karena segala malapetaka yang datang dari luar” yang tertuang pada Pasal 637 KUHD di atas. Menurut pandangannya, pasal tersebut mengecualikan malapetaka yang berasal dari dalam – atau mengacu pada Pasal 249 KUHD, malapetaka yang timbul akibat cacat, kebusukan sendiri, atau karena sifat dan kodrat dari yang dipertanggungjawabkan sendiri.

³⁸ Putra Halomoan, "Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian", *Al-Ihkam: Jurnal Hukum Keluarga*, Vol. 16, No. 2, 2024, hlm. 151-172.

perairan darat dan sungai.³⁹ Pasal tersebut merumuskan keadaan memaksa sebagai situasi yang timbul akibat adanya *force majeure*, kesalahan, atau kelalaian dari pihak pengirim atau ekspediter. Hal ini berbeda dengan Pasal 468 KUHD yang memberikan definisi lebih subyektif, yaitu keadaan memaksa sebagai peristiwa di luar kendali yang secara wajar tidak dapat dicegah maupun dihindari.⁴⁰ Artinya, individu yang mengalami musibah dianggap telah melakukan upaya terbaiknya untuk mencegah terjadinya peristiwa tersebut, namun musibah tetap tidak dapat dihindari, sehingga kondisi tersebut termasuk dalam keadaan memaksa. Hal inilah yang tidak ditekankan pada pasal lainnya.⁴¹ Kesimpulan ini sejalan dengan pandangan Katsivela yang menekankan bahwa kesiapan dari pengangkut untuk menghadapi bahayalah yang akan menentukan apakah pengangkut tersebut harus bertanggung jawab atau tidak.

Tabel 1.

Rumusan Keadaan Memaksa

Pasal	Rumusan Keadaan Memaksa
1244 KUHPerdara	suatu sebab luar biasa, yang tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya kepada pihak yang bersangkutan
1245 KUHPerdara	keadaan memaksa atau terhambat karena peristiwa tak terduga
91 KUHD	disebabkan karena keadaan memaksa, karena kesalahan dan/atau kelalaian dari pihak pengirim atau ekspediter

³⁹ Meiliana Kamila, Imam Haryanto, "Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Ekspedisi Atas Hilangnya Barang Konsumen", *Jurnal USM Law Review*, Vol. 5, No. 2, 2022, hlm. 832-849.

⁴⁰ Leyla Maulinasari, "General Review of Legal Relations and Responsibility Carriers in Sea Transportation", *International Law Discourse in Southeast Asia*, Vol. 1, 2022, hlm. 79-98.

⁴¹ M. Yahya Harahap, 2017, *Hukum Acara Perdata: tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 611.

468 KUHD

kejadian luar biasa yang secara wajar tidak dapat dicegah maupun dihindari

Sumber: KUHPerduta dan KUHD

Dalam kasus PT. Asuransi Allianz Utama Indonesia melawan PT Mulia Borneo Mandiri,⁴² Penggugat merupakan penanggung dari PT Megasurya Mas (Selanjutnya akan disebut PT MM), sebuah perusahaan yang beroperasi di sektor minyak kelapa sawit (*crude palm oil*) sebagai komoditas dalam pembuatan minyak goreng dan sabun. PT MM membeli *crude palm oil* seberat 4.5 juta kilogram senilai 33 miliar rupiah (Kargo) dari PT Bersama Sejahtera Sakti. Untuk membawa kargo tersebut dari Stagen, Kotabaru, Kalimantan Selatan menuju Gresik, Jawa Timur, PT MM menyewa kapal tunda (*Tug Boat*) Global Mandiri dan kapal tongkang (*Barge*) Mulia Mandiri IX dari Tergugat. Berdasarkan *Fixture Note* dan *Invoice* yang disepakati di antara keduanya,⁴³ Tergugat tercatat sebagai pengangkut.

Di tengah perjalanan, ombak tinggi (setinggi \pm 4 meter) datang berulang-ulang dan menghempas kapal beserta muatannya. Berdasarkan Laporan Kecelakaan dan Berita Acara Kecelakaan Kapal yang dibuat oleh Nahkoda Kapal TB Global Mandiri, kargo milik PT. MM hilang di Laut Jawa karena cuaca buruk. Penggugat menentang argumentasi ini, menanggapi bahwa Nahkoda TB Global Mandiri telah mengetahui fakta bahwa cuaca berubah menjadi buruk, namun tetap mengambil keputusan untuk melanjutkan perjalanan. Selain itu, Penggugat juga menggunakan laporan cuaca dari Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (Selanjutnya akan disebut BMKG) yang mengungkapkan bahwa pada tanggal tenggelamnya kapal, cuaca umumnya

⁴² Putusan Mahkamah Agung Nomor 2821K/Pdt/2014, PT. Asuransi Allianz Utama Indonesia melawan PT Mulia Borneo Mandiri

⁴³ Saraya Husna, Levina Yustitiantingtyas, "Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Bagi Pengguna Jasa Akibat Barang Yang Rusak/Hilang Selama Proses Pengiriman Melalui Laut", *Cakrawala Hukum: Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma*, Vol. 24, No. 2, 2022, hlm. 1-8. Kesepakatan antara kedua belah pihak yaitu pihak pengangkut dan pengirim barang cukup dalam memenuhi persyaratan pembuatan perjanjian.

cerah dengan gelombang di antara 2 meter sampai dengan 3 meter untuk menunjukkan ketidaksesuaian pernyataan dari Nahkoda.

Mahkamah Agung menolak kasasi dari Penggugat dan berpendapat bahwa: 1) tenggelamnya kapal dikategorikan sebagai peristiwa yang tidak dapat diprediksi maupun dicegah, sehingga termasuk dalam keadaan darurat/*overmacht*; 2) kewajiban pengangkut untuk memberikan ganti rugi sebagaimana diatur dalam Pasal 468 KUHD tidak dapat diterapkan dalam kasus ini,⁴⁴ karena terbukti bahwa kerugian tersebut timbul akibat *force majeure* berupa cuaca buruk.

Sayangnya, Mahkamah Agung tidak memberikan tanggapan lebih lanjut mengenai argumentasi Penggugat yang menganggap Nahkoda sudah mengetahui bahwa cuaca telah berubah menjadi buruk, namun tetap memutuskan untuk melanjutkan perjalanan. Selain itu, tidak dibahas pula keberadaan laporan cuaca yang dikeluarkan oleh BMKG yang bertentangan dengan kondisi yang dilaporkan. Sehingga, tidak terdapat diskusi atau pembahasan lebih lanjut terkait kondisi seperti apa yang sesungguhnya dapat dikategorikan sebagai "*foreseeable*" atau dapat diprediksi itu. Apakah dengan mengetahui bahwa cuaca menjadi buruk sebelumnya sudah dapat dikategorikan sebagai keadaan yang dapat diprediksi atau "*foreseeable*"? Selain itu, kesiapan Nahkoda dalam menghadapi cuaca buruk juga belum dibahas secara mendalam dalam putusan tersebut.

Dalam kasus PT Karunia Berca Indonesia melawan PT. Sarana Penida⁴⁵, Penggugat berniat untuk mengirimkan barang berupa *material tower* dari Jakarta menuju Pontianak menggunakan kapal milik pihak ketiga yang ditunjuk oleh Tergugat. Pada saat perjalanan, kapal pengangkut tenggelam di Teluk Juante dikarenakan cuaca buruk termasuk *material tower* yang diangkut. Penggugat pun

⁴⁴ Maranatha Purba, Vinesi Patricia Purba, "Penyelesaian Sengketa Wanprestasi Terkait Konosemen/Bill of Lading dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut (Studi Putusan No.648/Pdt.G/2021/PN SBY)", *Jurnal Hukum Justice*, Vol. 3, No. 2, 2026, hlm. 109.

⁴⁵ Putusan Mahkamah Agung Nomor 2301K/Pdt/2009, PT Karunia Berca Indonesia melawan PT. Sarana Penida.

meminta pertanggungjawaban dari Tergugat selaku penyedia jasa pengiriman, dan sebagai pihak dalam persetujuan pengangkutan yang ditandatangani oleh Penggugat dan Tergugat. Di sisi lain, Tergugat menolak argumentasi Penggugat karena ia beranggapan, cuaca yang buruk merupakan peristiwa *force majeure* sehingga Tergugat harus dikecualikan dari pertanggungjawabannya.

Menariknya, pada saat memberikan pertimbangan pada kasus ini, Mahkamah Agung merujuk kepada *Gevaarzetting Theorie* atau yang juga dikenal dengan *vicarious liability*.⁴⁶ Di sini, sekalipun pengangkut tidak melakukan kesalahan, akan tetapi, persetujuan pengangkutan pada dasarnya sudah mewajibkan pengangkut untuk memberikan jaminan keselamatan terhadap barang yang diangkut. Dengan demikian, Tergugat dinyatakan bertanggung jawab atas tindakan pengangkut dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada Penggugat. Putusan Mahkamah Agung ini menguatkan putusan-putusan sebelumnya pada pengadilan negeri dan tinggi.

Kedua putusan Mahkamah Agung di atas menunjukkan ketidakkonsistenan putusan pengadilan Indonesia dalam menginterpretasikan kondisi bahaya di laut dan tanggung jawab pengangkut. Putusan pertama pada dasarnya mengkonfirmasi hasil penelitian Katsivela, terkait penggabungan konsep *perils of the sea* dengan konsep *force majeure* yang acapkali terjadi di berbagai negara yang menganut sistem hukum *civil law*. Selain itu, putusan ini juga mengkonfirmasi kecenderungan negara-negara *civil law* yang melihat kondisi *perils of the sea* sebagai peristiwa dengan intensitas bahaya yang tinggi tanpa perlu membuktikan elemen tak terduga, sesuatu yang juga disampaikan oleh Katsivela dalam penelitian sebelumnya. Sehingga, meskipun Indonesia bukan negara peratifikasi *HVR*, pada kenyataannya, interpretasi dan implementasi dari Pasal 468 KUHD yang mengandung frasa “suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya” pada kenyataannya tidak

⁴⁶ Anita Mihardja, *et. al.*, “Vicarious Liability: Perspektif Masa Kini”, *Jurnal Education and Development*, Vol. 8, No. 1, 2020, hlm. 73-81.

jauh berbeda dengan negara-negara *civil law* lainnya yang meratifikasi konvensi *HVR*, karena semuanya mengacu pada konsep *force majeure*.

Berbeda dengan putusan pertama, pada putusan kedua Mahkamah Agung justru tidak terlalu berkonsentrasi untuk membuktikan apakah betul kejadian yang dialami oleh kapal pengangkut barang merupakan sebuah peristiwa *force majeure* sehingga pengangkut harus dikecualikan dari tanggung jawabnya. Mahkamah Agung justru menitikberatkan pertimbangannya pada hubungan kontraktual yang sudah terbentuk antara Penggugat selaku pengirim barang dan Tergugat selaku penyedia jasa pengiriman. Meskipun Tergugat bukanlah pengangkut yang melakukan kegiatan pengangkutan (*performing carrier*), namun ia dianggap telah mengikatkan dirinya pada kewajiban untuk menjaga barang yang telah dititipkan padanya.

Terlepas dari perdebatan hubungan kontraktual di antara Penggugat dan Tergugat, fakta bahwa terdapat kargo yang hilang pada saat perjalanan dikarenakan cuaca buruk seharusnya tetap menjadi pertimbangan tersendiri bagi majelis hakim Mahkamah Agung untuk mempertimbangkan beberapa hal, seperti: 1) apakah pengangkut bisa dikategorikan sebagai pihak yang ada di bawah pengawasan jasa pengiriman sehingga *vicarious liability* berlaku atasnya; 2) diskusi terkait ada/tidaknya kondisi memaksa atau keadaan di luar kuasa Tergugat, atau kesalahan atau kelalaian Tergugat yang berdampak pada hilangnya kargo; dan 3) mungkin atau tidaknya seorang penyedia jasa pengiriman mendapatkan pengecualian tanggung jawab, atau melimpahkan tanggung jawabnya kepada pengangkut, mengingat barang sudah tidak berada lagi di bawah pengawasan Tergugat selaku penyedia jasa pengiriman.

Kedua putusan di atas menunjukkan bahwa implementasi pengecualian *perils of the sea* dalam yurisprudensi di Indonesia masih belum dianggap sebagai teori tersendiri yang membutuhkan perlakuan khusus, misalnya, terkait persyaratan pemenuhan kewajiban pengangkut tentang kelaiklautan, atau hubungan

implementasi teori ini dengan status “pengangkut”. Implementasi konsep *perils of the sea* secara umum masih disamakan dengan konsep *force majeure*, yang acap kali dihubungkan dengan situasi-situasi yang menghalangi perjanjian dijalankan sebagaimana mestinya⁴⁷ atau kondisi yang tertuang dalam Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara, walaupun pada pokoknya mereka mengandung makna yang berbeda. Kecenderungan ini memang bukan hanya dilakukan di Indonesia, namun tendensi yang banyak ditunjukkan oleh negara-negara *civil law* lainnya.

Meskipun demikian, perlu disadari bahwa penyederhanaan doktrin ini dapat membuat hukum pengangkutan laut Indonesia kehilangan sensitivitasnya terhadap karakteristik unik industri pelayaran. Dengan tidak tersedianya parameter khusus yang membedakan kondisi *perils of the sea* dengan pengecualian-kecualian lain yang terdapat di *HVR*, batas antara risiko murni di laut dan kelalaian manusia menjadi sangat kabur di pengadilan. Hal ini akan menyebabkan ketidakpastian hukum yang merugikan iklim komersial maritim di Indonesia. Tanpa adanya indikator spesifik pembuktian *perils of the sea* - seperti tingkat keparahan cuaca yang tidak terduga, atau upaya preventif yang harus dilakukan – para pengangkut akan dengan mudah berlindung di balik dalih doktrin *force majeure* untuk melepaskan diri dari kewajiban ganti rugi atas kerusakan kargo.⁴⁸ Oleh karena itu, interpretasi yang sinkron dari pengadilan-pengadilan di Indonesia terhadap situasi *perils of the sea* diperlukan demi memberikan kepastian hukum yang sejalan dengan instrumen internasional.

⁴⁷ Jan Van Durné, “The Change of The Guards: Force Majeure and Frustration in Construction Contracts: The Foreseeability Requirement Replaced by Normative Risk Allocation”, *International Construction Law Review*, Vol. 20, No. 2, 2002, hlm. 162-186.

⁴⁸ Jaya Irianto Purba, Hulman Panjaitan, Gindo L Tobing, "Limitations on Insurance Subrogation Rights and Carrier Responsibilities: Case Analysis of Decision 452/PDT/2021/PT.DKI In Sea Freight", *Jurnal Ekonomi*, Vol. 13, No. 2, 2024, hlm. 466-473.

D. Kesimpulan

Implementasi pengecualian *perils of the sea* berdasarkan Pasal 4 ayat 2 HVR bergantung pada interpretasi hukum domestik tiap negara. Penelitian Katsivela menunjukkan bahwa negara *common law*, mengartikan konsep ini secara spesifik sesuai dengan dokumen *travaux préparatoires* dari HVR. Sementara itu, negara *civil law* cenderung menyamakan konsep ini dengan doktrin *force majeure*. Sebagai penganut *civil law*, Indonesia juga menunjukkan tendensi yang serupa dalam yurisprudensinya, di mana *perils of the sea* belum dianggap sebagai doktrin mandiri yang memerlukan perlakuan khusus. Meskipun demikian, absennya rekognisi, parameter, dan indikator spesifik mengenai *perils of the sea* ini akan mengaburkan batas antara risiko murni di laut dan kelalaian manusia. Ketidakpastian hukum ini akan membawa kerugian bagi iklim komersial maritim Indonesia karena membuka celah bagi pengangkut untuk berlindung di balik konsep *force majeure* dan menghindari kewajiban ganti kerugian. Maka dari itu, sinkronisasi pemaknaan situasi *perils of the sea* oleh pengadilan Indonesia diperlukan dalam perkara ke depan guna menghadirkan kepastian hukum yang sejalan dengan instrumen global.

Daftar Pustaka

Buku

- Austen-Baker, R., et. al., 2022, *Principles of Commercial Law*, Edward Elgar Publishing, United Kingdom.
- Chacón, V.H, *The Obligation of Practicing Due Diligence in the Carriage of Goods by Sea* in Víctor Hugo Chacón (ed), 2017, *The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era*, Springer International Publishing, London.
- Comité Maritime International, 2011, *The Travaux Préparatoires of the Hague and of the Hague Visby Rules*, in Carver on Bills of Lading, 3rd Edition, Sweet & Maxwell, London.

- Deakin, Simon, *et. al.*, 2007, *Markesinis and Deakin's Tort Law*, 6th edn, Oxford University Press, Oxford.
- Harahap, M. Y., 2017, *Hukum Acara Perdata: tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Ping-fat, S., 2021, *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, Brill Nijhoff, Leiden.
- Purwosutjipto, H.M.N., 2007, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta.
- Song, M., 2024, *Causation in Insurance Contract Law*, Informa Law from Routledge, London.
- Soyer, B., and Tettenborn A., 2017, *Charterparties: Law, Practice and Emerging Legal Issues*, Informa Law from Routledge, Abingdon, Oxon, New York.
- Sullivan, E., 1999, *The Marine Encyclopaedic Dictionary*, Informa Law from Routledge, London.
- Thomas, R., 2015, *The Modern Law of Marine Insurance: Volume Four*, Informa Law from Routledge, London.
- Uçar A., 2020, *Perils of the Seas and Inherent Vice in Marine Insurance Law*, Routledge, London.
- Watson, Alan, 1998, *The Digest of Justinian, Volume 4*, University of Pennsylvania, Pennsylvania.

Jurnal

- Alfayed, Yagie, & Dewi, Aditya Mutiara, "Analisis Penerapan Klaim Asuransi Kecelakaan Kerja Bagi Kru Kapal PT. Atosim Lampung Pelayaran (ALP)", *National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, Vol. 3, No. 1, 2021.
- Dira Putra, Krisna Dwipayana, I Nyoman Sukandia, I Made Aditya Mantara Putra, "Tinjauan Yuridis Agreement and Responsibility (Perjanjian dan Tanggung Jawab) Industri Ekspor Kargo dalam Pengangkutan Melalui Laut", *Jurnal Preferensi Hukum*, Vol. 4, No. 2, 2023.

- Fernatha, Deny, "Perikatan yang Dilahirkan dari Sebuah Perjanjian Berdasarkan Pasal 1332 KUHPerdara tentang Barang Dapat Menjadi Objek Perjanjian", *Journal of Law*, Vol. 7, No. 2, 2021.
- Girvin, Stephen, "The Carrier's Fundamental Duties to Cargo under the Hague and Hague-Visby Rules", *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 25, No. 6, 2019.
- Halomoan, Putra, "Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian", *Al-Ihkam: Jurnal Hukum Keluarga*, Vol. 16, No. 2, 2024.
- Hamid, Abdul, Putri, Sofia Herlina, Vinanti Putri Tilani, "Tanggung Jawab Pengangkut Kapal Atas Rusaknya Barang Muatan Berdasarkan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan Laut", *Samudera Hukum*, Vol. 1 No 1, 2022.
- Husna, Saraya, Levina Yustitiantingtyas, "Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Bagi Pengguna Jasa Akibat Barang Yang Rusak/Hilang Selama Proses Pengiriman Melalui Laut", *Cakrawala Hukum: Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma*, Vol. 24, Issue 2, 2022.
- Hatta, Muhammad, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufron AZ, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Laut di Indonesia", *Bhirawa Law Journal*, Vol. 2, Issue 1, 2021.
- International Chamber of Shipping, "Shipping and World Trade: World Seaborne Trade", *International Construction Law Review*, Vol. 20, No. 2, 2002.
- Isradjuningtias, A. C., "Force Majeure (Overmacht) dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia", *Veritas et Justitia*, Vol. 1, No. 1, 2015.
- Jee-Moon, Pak, "A Comparative Study on Marine Transport Contract and Marine Insurance Contract with Reference to Unseaworthiness", *Journal of Korea Trade*, Vol. 25, 2021.
- Kamila, Meiliana, Imam Haryanto, "Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Ekspedisi Atas Hilangnya Barang Konsumen", *Jurnal USM Law Review*, Vol. 5, No. 2, 2022.
- Kang, Cindy, Pinsolle-Dubourg Quentin, Dao Gia Phuc, David Tan, "The Applicability of Force Majeure Clause During the Covid-19 Pandemic in Indonesia and France", *Jurnal Komunikasi Hukum*, Vol. 7, No. 2, Agustus 2021.
- Katsivela, Marel, "Perils of the Sea under English, French and Greek Law; a Perilous Venture?", *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 20, 2014.

- Katsivela, Marel, "Qualifying the Hague and Visby Rules Sea Peril Exception under English, Canadian, United States, French, Italian, and Greek Law", *University of New Brunswick Law Journal*, Vol. 66, 2015.
- Katsivela, Marel, "The Treatment of the Sea Peril Exception of the Hague-Visby Rules in Common Law and Civil Law Jurisdictions", *Justia Digest: WMU J Marit Affairs*, Vol. 16, 2017.
- Mammadli, G., "Liability Issue of the Sub-Carrier in the Carriage of Goods by Sea", *Baku State University Law Review*, Vol. 6, No. 1, February 2020.
- Maulinasari, Leyla, "General Review of Legal Relations and Responsibility Carriers in Sea Transportation", *International Law Discourse in Southeast Asia*, Vol. 1, 2022.
- Mihardja, Anita, *et. al.*, "Vicarious Liability: Perspektif Masa Kini", *Jurnal Education and Development*, Vol. 8, No. 1, 2020.
- Prasetyo, Edy, Arief Budiono, Jan Alizea, "Pertanggung Jawaban Hukum Pihak Ekspedisi Pengiriman Terhadap Barang Hilang atau Rusak", *Jurnal Penegakan Hukum dan Keadilan*, Vol. 5, No.1, 2024
- Purba, Jaya Irianto, Hulman Panjaitan, Gindo L Tobing, "Limitations on Insurance Subrogation Rights and Carrier Responsibilities: Case Analysis of Decision 452/PDT/2021/PT.DKI In Sea Freight", *Jurnal Ekonomi*, Vol. 13, No. 2, 2024.
- Purba, Maranatha, Vinensi Patricia Purba, "Penyelesaian Sengketa Wanprestasi Terkait Konosemen/Bill of Lading dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut (Studi Putusan No.648/Pdt.G/2021/PN SBY)", *Jurnal Hukum Justice*, Vol. 3, No. 2, 2026.
- Yilmaz, Mustafa, "The Evolution of the Obligation of Seaworthiness from the Hague Rules to the Rotterdam Rules", *Selçuk Law Review*, Vol. 29, No. 2, 2021.
- Van Dunné, Jan, "The Change of The Guards: Force Majeure and Frustration in Construction Venture?", *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 20, No. 2, 2020, 2014.
- Van Dunné, Jan, "The Change of The Guards: Force Majeure and Frustration in Construction Contracts: The Foreseeability Requirement Replaced by Normative Risk Allocation", *International Construction Law Review*, Vol. 20, No. 2, 2002.

Internet

Indonesian National Shipowners' Association (INSA), "Peta Jalan Industri Pelayaran 2024–2029: Pemberdayaan Industri Pelayaran Indonesia", <https://tenggara.id/project/shipping-industry-roadmap-2024-2029-empowering-the-indonesian-shipping-industry/download/93>, diakses pada 17 Mei 2026.

International Monetary Fund (IMF), "Special Drawing Rights (SDR)", <https://www.imf.org/en/Topics/special-drawing-right>, diakses pada 17 Mei 2026.

Peraturan Perundang-undangan

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, (ditandatangani 25 Agustus 1924).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Staatblad tahun 1847 Nomor 23).

Peraturan Menteri Perdagangan No. 29/M-DAG/PER/5/2017 tentang Perdagangan Antarpulau (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 720).

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan ("PP 20/2010") sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan yang kemudian diperbarui oleh Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41 Tambahan Lembaran Negara Nomor 6643).

Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, (ditandatangani 23 Februari 1968). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi undang-undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

Putusan Pengadilan

Putusan Mahkamah Agung Nomor 2301K/Pdt/2009, PT Karunia Berca Indonesia melawan PT. Sarana Penida.

Putusan Mahkamah Agung Nomor 2821K/Pdt/2014, PT. Asuransi Allianz Utama Indonesia melawan PT Mulia Borneo Mandiri.