

**PERBANDINGAN MASALAH MASALAH YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT
ANTARA KAPAL TRADISIONAL DAN OTONOM**

Mardiana

Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati
e-mail: mardianaunpak@gmail.com

Terjemahan dari Jurnal Internasional

***COMPARISON OF PROBLEMS RELATED TO THE CARRIAGE OF GOODS
BY SEA BETWEEN TRADITIONAL AND AUTONOMOUS VESSEL***

Marija Pijacar¹, Božena Bulum²

1 University of Zadar, Zadar, Croatia

2 Adriatic Institute of the Croatian Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia

[TransNav the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation](#)

March 2021, DOI <https://doi.org/10.12716/1001.15.01.12>

Journal volume & issue Vol. 15, no. 1 pp. 125 – 131

Abstrak

Saat melakukan pengangkutan barang melalui laut, masing-masing pihak yang berkontrak, pemilik kapal dan penyewa, memiliki sejumlah hak dan kewajiban. Dalam sumber hukum yang mengatur pengangkutan barang melalui laut, khususnya kontrak antara para pihak, konvensi internasional dan hukum nasional, klausula baku adalah kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan kapal yang layak laut. Kewajiban tersebut mengandung arti bahwa kapal harus mampu mengangkut dan menjaga muatan yang diperjanjikan dalam keadaan baik dan juga memiliki jumlah awak kapal yang memenuhi syarat.

Di sisi lain, kewajiban penyewa adalah memerintahkan kapal untuk berlayar ke pelabuhan/berlabuh yang dianggap aman (safe port warranty). Juga, sumber hukum pengangkutan barang melalui laut mengatur masalah tanggung jawab untuk operasi bongkar muat, batasan tanggung jawab pemilik kapal dan penerapan ketentuan yang terkait dengan pengecualian tanggung jawab. Semua hal di atas merupakan hak dan kewajiban penting dalam pengaturan pengangkutan barang melalui laut, dan diatur selama ini sudah umum dalam pengangkutan barang melalui laut oleh kapal tradisional. Namun, pertanyaan yang muncul adalah bagaimana masalah pengangkutan barang melalui laut akan diatur ketika pengangkutan tersebut dilakukan oleh kapal otonom. Dengan kata lain, ada pertanyaan tentang interpretasi ketentuan kelayakan laut, jaminan pelabuhan yang aman, tanggung jawab

dan batasan tanggung jawab pemilik kapal dan pengecualian tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui laut dengan kapal otonom.

Tujuan dari makalah ini adalah perbandingan masalah yang berkaitan dengan pengangkutan barang melalui laut antara kapal tradisional dan otonom, dan mengenai pengaturan kelayakan laut, jaminan pelabuhan yang aman, tanggung jawab, pembatasan tanggung jawab pemilik kapal dan pengecualian tanggung jawab. Hasil perbandingan ini mengarah pada kesimpulan bahwa diperlukan peninjauan kembali isi ketentuan yang tercantum ketika kita berbicara tentang pengangkutan barang melalui laut dengan kapal otonom.

Kata kunci: kapal otonom, angkutan laut, pengangkutan barang.

1. LATAR BELAKANG

Pengangkutan barang melalui laut sama tuanya dengan navigasi laut itu sendiri. Laut adalah jalur alami yang paling nyaman, yang menyebabkan penggunaannya untuk pengangkutan, khususnya pengangkutan barang. Kebutuhan untuk mengangkut barang mempengaruhi perkembangan dan peningkatan berbagai jenis kapal untuk mengangkut berbagai jenis barang. Kapal terus diperbaiki, dengan kemajuan teknologi terus dibuat, dan selama beberapa tahun terakhir telah terjadi peningkatan pembicaraan tentang konsep penggunaan kapal otonom untuk menggantikan kapal tradisional dalam berbagai jenis pengangkutan barang melalui laut. Hampir semua kapal tradisional saat ini memiliki tingkat otonomi tertentu dan dapat melakukan fungsi tertentu “sendiri” [2]. Namun, tujuan dari

banyak pelaku industri maritim adalah untuk mengembangkan dan menggunakan kapal yang sepenuhnya otonom, sehingga realisasi penggunaan kapal generasi baru menjadi semakin relevan.

Istilah kapal otonom berarti sistem yang dapat mengarahkan kapal dan membuat keputusan pada setiap perubahan pengaturan kontrol tanpa campur tangan manusia. Dalam hal ini, penggunaan kecerdasan buatan (AI) dapat memberikan alat pendukung keputusan yang diperlukan. Kapal otonom dapat berawak atau tidak berawak, dengan arti tidak berawak berarti awak kapal tidak secara fisik berada di kapal [6]. Organisasi Maritim Internasional (IMO) mendefinisikan kapal-kapal ini sebagai Kapal Permukaan Otonomi Maritim (MASS). Oleh karena itu, IMO mendefinisikan kapal otonom sebagai kapal permukaan

otonom maritim dan membedakan berbagai tingkat otonominya. Menurut IMO, derajat otonomi kapal adalah sebagai berikut: tingkat otonomi pertama berarti kapal dengan proses otomatis dan pendukung keputusan, di mana pelaut berada di atas kapal untuk mengoperasikan dan mengendalikan sistem dan fungsi kapal (dalam hal ini beberapa operasi dapat diotomatisasi). Tingkat otonomi berikutnya menyiratkan kapal yang dikendalikan dari jarak jauh dengan pelaut di dalamnya, tetapi kapal dikendalikan dan dioperasikan dari lokasi lain. Tingkat otonomi berikutnya adalah kapal yang dikendalikan dari jarak jauh, di mana kapal dikendalikan dan dioperasikan dari lokasi lain dan tidak ada pelaut di dalamnya. Terakhir, derajat otonomi tertinggi adalah kapal yang sepenuhnya otonom, dimana sistem operasi kapal dapat mengambil keputusan dan menentukan tindakan sendiri [10]. Meskipun ada berbagai tingkat otonomi kapal otonom, kami akan menggunakan satu istilah – “kapal otonom” untuk semua jenis kapal tersebut.

Alasan utama untuk terus mengembangkan sistem otonom adalah peningkatan keamanan dan pengurangan biaya. Di kapal otonom, awak manusia pada awalnya akan mengawasi operasi kapal, tetapi

rencananya adalah untuk mengembangkan sistem yang sepenuhnya otonom dari waktu ke waktu, yang akan memungkinkan navigasi tanpa awak dan di mana komputer dan kecerdasan buatan akan dapat mengambil kendali penuh atas kapal. Terakhir, tujuan pengembangan kapal otonom adalah untuk menggantikan tindakan manusia yang seharusnya lebih cepat, lebih aman, lebih akurat, lebih produktif dan/atau lebih murah dibandingkan dengan kapal tradisional [14]. Juga, pengurangan atau pengecualian total faktor manusia dari kecelakaan laut, yang sering menjadi penyebab kecelakaan angkutan laut di kapal tradisional, dianggap sebagai keuntungan besar dari pengenalan kapal otonom.

Kapal otonom tentunya merupakan masa depan industri maritim [18], yang akan melihat revolusi sektor perkapalan, terutama operasi komersial seperti pengangkutan barang melalui laut. Oleh karena itu, timbul pertanyaan tentang pengaturan pengangkutan barang melalui laut dan pengaturan beberapa kewajiban standar para pihak mengenai pengangkutan barang tersebut dengan kapal otonom.

Saat melakukan pengangkutan barang melalui laut, masing-masing pihak yang mengontrak, pemilik kapal,

dan penyewa memiliki sejumlah hak dan kewajiban. Dalam sumber hukum yang mengatur pengangkutan barang melalui laut, khususnya kontrak yang dibuat antara para pihak, ketentuan konvensi internasional dan hukum nasional mengatur kewajiban penting mengenai pengangkutan barang melalui laut. Beberapa ketentuan tersebut mengatur kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan kapal yang laik laut, kewajiban penyewa untuk mengirim kapal hanya ke pelabuhan dan tempat berlabuh yang aman (safe port warranty), tanggung jawab untuk operasi bongkar muat, pembatasan tanggung jawab pemilik kapal dan penerapan ketentuan yang terkait dengan pengecualian tanggung jawab.

Tujuan dari makalah ini adalah untuk menyoroti masalah yang berkaitan dengan pengangkutan barang melalui laut mengenai peraturan kelaiklautan, jaminan pelabuhan yang aman, tanggung jawab, batasan tanggung jawab pemilik kapal dan pengecualian tanggung jawab, dan untuk membandingkan masalah yang sama antara tradisional dan kapal otonom. Untuk mencapai tujuan dari makalah ini, kami akan menggunakan metode komparatif dan metode analisis, dan kami akan menggunakan metode yang sama untuk membandingkan dan

menganalisis bagaimana masalah yang disorot diatur ketika datang ke kapal tradisional, yaitu bagaimana mereka akan diatur ketika datang ke kapal otonom.

Untuk dapat lebih mudah menentukan bagaimana kewajiban yang biasa dari para pihak yang berkontrak akan diatur dalam hal pengangkutan barang oleh kapal otonom, pertamanya kita akan melihat cara mengatur pengangkutan barang melalui laut dan kewajiban mendasar dari para pihak dalam hal pengangkutan barang dengan kapal tradisional.

2. PENGATURAN

PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT – KONTRAK PARTAI CARTER

Pengangkutan barang melalui laut biasanya diatur dengan membuat kontrak yang disebut kontrak *charter party*. Yaitu, ketika seorang pemilik kapal setuju untuk menyediakan seluruh kapasitas angkut kapalnya untuk pelayaran tertentu atau jangka waktu tertentu, kontrak biasanya berbentuk piagam [23]. Kontrak carter diklasifikasikan berdasarkan dua kriteria: ruang kapal dan jangka waktu kontrak, sedangkan kontrak dapat berupa kontrak untuk jangka waktu

tertentu (time charter) dan kontrak untuk pelayaran (voyage charter) [16].

Dengan kontrak time charter, pemilik kapal menyanggupi untuk melakukan pengangkutan barang dalam waktu kontrak dan dengan kapal yang dikontrak untuk klien, dan klien menyanggupi untuk membayar sewa selama waktu itu. Klien berwenang untuk bebas menggunakan kapal untuk tujuan komersial selama jangka waktu kontrak, sedangkan nakhoda diwajibkan untuk melaksanakan perintah klien dalam batas-batas kontrak dan sesuai dengan tujuan penggunaan kapal. Pesanan Klien mungkin berkaitan dengan pelabuhan kedatangan atau kargo yang akan diangkut [22].

Dengan voyage charter, tidak seperti time charter, kewajiban mendasar pemilik kapal adalah mengangkut barang dalam satu atau lebih pelayaran yang telah ditentukan, sementara voyage charterer membayar biaya pengiriman. Oleh karena itu suatu perjanjian piagam pelayaran dapat menetapkan sejumlah pelayaran atau menetapkan sejumlah pelayaran yang dapat dilakukan dalam waktu tertentu.

Tujuan dari kontrak time charter dan voyage charter adalah sama, yaitu pengangkutan barang melalui laut. Dengan kewajiban mendasar yang sama dari para pihak yang berkontrak,

kontrak charterparty memiliki ketentuan kontraktual lain yang serupa dari para pihak. Beberapa ketentuan tersebut berkaitan dengan pengaturan kelayakan laut, jaminan pelabuhan yang aman, tanggung jawab, pembatasan tanggung jawab pemilik kapal, dan pengecualian tanggung jawab. Sumber hukum yang berbeda, yang mengatur pengangkutan barang melalui laut, khususnya kontrak antara para pihak, konvensi internasional, dan hukum nasional, memberikan perhatian khusus untuk mengatur masalah ini. Kewajiban dan masalah para pihak yang disorot penting untuk jenis pengangkutan ini [5, 16, 22, 23].

3. KEWAJIBAN PEMILIK KAPAL MENYEDIAKAN KAPAL LAUT

Kelaikan kapal adalah salah satu kewajiban mendasar pemilik kapal yang ditetapkan oleh Konvensi Internasional untuk Penyatuan Aturan Hukum Tertentu yang berkaitan dengan Bills of Lading (Peraturan Den Haag) dan Protokol untuk Mengubah Konvensi Internasional untuk Penyatuan Aturan Hukum Tertentu, berkaitan dengan Bill of Lading (Aturan Visby) [8,

17]. Istilah kelayakan laut dapat dilihat sebagai kelayakan laut absolut dan relatif. Kelaikan laut mutlak meliputi unsur-unsur keselamatan

pelayaran kapal untuk berlayar dalam hal lambung, mesin, perlengkapan kapal dan sertifikat kapal, sedangkan kelaik laut relatif suatu kapal untuk berlayar berarti kapal harus mampu mengangkut muatan yang telah disepakati dengan tetap menjaga kargo dalam kondisi baik dan, sehubungan dengan ini, harus dilengkapi dengan semua bahan penggerak dan sarana yang diperlukan serta memiliki jumlah awak kapal yang memenuhi syarat. Kelaikan laut suatu kapal berarti bahwa kapal itu harus mampu melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah diperjanjikan dan harus memiliki suatu tingkat kelayakan yang akan dituntut oleh seorang pemilik yang hati-hati dan bijaksana dari kapalnya pada permulaan pelayarannya dengan memperhatikan semua keadaan yang mungkin terjadi. Jadi, kondisi kapal, awak kapal, dan perlengkapannya harus cukup fit untuk menahan bahaya yang dapat diperkirakan terjadi selama layanan charter [21].

Pihak penyewa secara tegas membebaskan kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan kapal yang laik laut pada saat penyerahan. Contoh kewajiban pemilik kapal yang sama dapat ditemukan dalam contoh kontrak charter party yang berbeda. Misalnya, menurut Klausul 2 Formulir Pertukaran

Hasil New York dari 2015 (nama kode: NYPE 2015), “Kapal yang dikirim harus layak laut dan dalam segala hal layak digunakan untuk layanan yang dimaksud [...]” [15]. Contoh lain dari kewajiban kelayakan laut juga dapat ditemukan dalam Klausul 2 NYPE 93 [16], Klausul

1 dari Baltime 1939 (revisi 2001) Uniform Time Charter [1], Klausul 2.1 dari BPTIME 3 Time Charter Party [3], dan 1(b) dari Shelltime4 form Time Charter Party [20]. Juga, sudut pandang hukum kasus ketika menyangkut kelayakan kapal adalah bahwa meskipun tidak ada persyaratan kelayakan laut yang tegas, hal itu tersirat oleh hukum [12].

Dalam pengangkutan barang melalui laut, pemilik kapal bertindak sebagai pengusaha navigasi dan perlu untuk melindungi rekanan kontrak mereka terhadap kemungkinan tindakan sewenang-wenang pemilik kapal. Untuk itu, antara lain, perlu adanya ketentuan kontrak tentang laik laut kapal tersebut.

Dalam menentukan laik kapal kapal, perhatian terbesar diberikan pada kondisi lambung kapal, mesin, peralatan, kualifikasi awak kapal, dan sertifikasi kapal. Yaitu, kapal tradisional adalah satu barang yang terdiri dari lambung, mesin, peralatan, dan pusat kendali yang memungkinkan

awak kapal untuk memutuskan apa yang harus dilakukan, bagaimana melakukannya dan/atau apa yang tidak boleh dilakukan. Namun, kelaikan laut suatu kapal tidak diukur dalam standar mutlak dan standar kelaik laut suatu kapal berbeda-beda dan bergantung pada kondisi kapal sehubungan dengan risiko suatu usaha tertentu. Ini memperhitungkan jenis kargo dan bahaya yang realistis dalam perjalanan.

Berbeda dengan kapal tradisional, kapal otonom bukanlah barang tunggal dan yang membedakan kapal otonom adalah lambung kapal masih berada di laut, tetapi pusat kendali berada di darat [2]. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa kapal otonom terdiri dari dua bagian: modul laut dan modul darat, di mana modul darat umumnya disebut sebagai pusat kendali. Pusat kendali tidak harus di darat, tetapi bisa juga di platform yang terletak di laut [2, 6, 14, 18]. Mempertimbangkan kualitas khusus dari kapal otonom, ketika menentukan kelaikan lautnya, dapat timbul pertanyaan apakah perhatian saat menentukan kelaik laut hanya harus diberikan pada bagian laut dari kapal otonom atau haruskah pusat kendali juga disertakan. Jawabannya tergantung pada apakah pusat kendali dapat diterima sebagai komponen penting kapal atau tidak. Kami percaya bahwa

analisis kelayakan laut harus dilakukan dengan berfokus pada kedua bagian tersebut. Yang benar adalah bahwa bagian laut dari kapal otonom secara teknis mampu melakukan pelayaran dengan aman, tetapi ada kekurangan staf pusat kendali yang terlibat dalam pengoperasian kapal dan bagian yang tanpanya pelayaran tidak mungkin dilakukan [2, 6].

Kemajuan teknis dalam pembuatan kapal selalu mempengaruhi standar kemampuan kapal untuk mengarungi lautan. Juga, dalam kasus kapal otonom, karena semua kualitas spesifiknya, konten kelayakan laut juga perlu dipertimbangkan kembali. Standar kelayakan laut untuk jenis kapal ini akan bergantung pada kualitas spesifiknya.

4. KEWAJIBAN PENYEWA KIRIM KAPAL KE SAFE PORTS/BERTHS (SAFE PORT WARRANTY)

Dalam pengangkutan barang melalui laut, adalah umum untuk melihat batasan tegas bahwa kapal yang disewa hanya berdagang antara pelabuhan yang aman dan tempat berlabuh yang aman. Ini menyiratkan kewajiban penyewa untuk mengirim kapal ke pelabuhan dan/atau tempat berlabuh yang aman, yang disebut

garansi pelabuhan yang aman. Yakni, kontrak charter party memuat klausul khusus tentang penetapan batas perdagangan, di mana terdapat ruang kosong yang harus diisi oleh para pihak, yaitu yang mereka gunakan untuk menentukan batas perdagangan. Jika ruang dalam ketentuan kontrak dikosongkan, maka dianggap kontrak tersebut tidak memuat batas-batas perdagangan berkenaan dengan batas-batas navigasi. Penyewa biasanya memberikan jaminan mutlak bahwa pelabuhan tempat mereka mengirim kapal akan aman, tetapi di beberapa penyewa, jaminan penyewa hanya satu dari uji tuntas. Jika penyewa melanggar jaminan, maka nakhoda berhak menolak masuk atau menolak tinggal di pelabuhan yang bersangkutan.

Contoh ketentuan tentang batas perdagangan dapat ditemukan dalam Klausul 1/b Formulir Pertukaran Hasil Produksi New York dari tahun 2015 (nama kode: NYPE 2015), yang menurutnya kapal akan digunakan dalam perdagangan yang sah antara pelabuhan yang aman dan pelabuhan yang aman. tempat sesuai dengan batas perdagangan yang ditentukan secara kontrak sebagaimana yang akan diarahkan oleh penyewa. Ketentuan yang identik dimuat dalam, misalnya,

Klausul 2 Baltime Charter Party, Klausul 4/c Shelltime 4 [1, 3, 20].

Aturan tentang pelabuhan yang aman dan tempat berlabuh yang aman merupakan karakter mendasar dalam hukum maritim, dan kewajiban untuk mematuhi bersifat unik di semua kontrak. Pelabuhan yang aman tidak hanya berarti pelabuhan yang aman secara alami atau pelabuhan di mana kapal dapat dengan aman memuat atau membongkar kargo tanpa risiko bahaya fisik, tetapi juga pelabuhan di mana kapal dapat berlayar ke dan dari dan dengan demikian memuat atau membongkar kargo tanpa risiko politik [19]. Apakah port tersebut aman adalah masalah faktual dan bergantung pada banyak keadaan. Misalnya, menurut definisi pelabuhan aman yang diterima dari kasus hukum Inggris Kota Timur, pelabuhan tidak akan aman kecuali kapal tertentu dapat mencapainya dalam periode waktu yang relevan, menggunakannya dan kembali darinya tanpa, dalam tidak adanya beberapa kejadian abnormal, terkena bahaya yang tidak dapat dihindari dengan navigasi dan pelayaran yang baik [13]. Oleh karena itu, pelabuhan yang aman adalah pelabuhan yang menawarkan keamanan fisik, navigasi, dan politik.

Selain itu, definisi pelabuhan yang aman pada dasarnya juga berlaku untuk

tempat berlabuh yang aman. Tempat berlabuh berarti tempat tertentu di dalam pelabuhan tempat kapal memuat atau menurunkan muatan. Mengenai hal ini, istilah tempat berlabuh yang aman, yang berarti suatu tempat berlabuh dimana kapal dapat bernavigasi, berlayar, tetap di tempat berlabuh, dan berangkat dalam jangka waktu tertentu tanpa suatu keadaan berbahaya yang tiba-tiba yang tidak dapat dihindari dengan olah gerak dan pelayaran kapal yang baik. Menurut ketentuan kontrak, tempat untuk memuat atau membongkar di pelabuhan harus disediakan oleh pencarter, dan pemilik kapal diharuskan menempatkan kapalnya di tempat itu jika mereka dapat melakukannya tanpa membahayakan kapal dan jika memuat muatan dapat dilakukan di tempat itu tanpa membahayakan kapal.

Dalam hal tidak adanya ketentuan kontrak mengenai batas perdagangan kapal antara pelabuhan yang aman dan tempat berlabuh yang aman, posisi kasus hukum adalah bahwa ketentuan tersebut tersirat jika hal ini diperlukan untuk memberikan efisiensi bisnis pada kontrak. .

Ketika datang ke ketentuan kontrak tentang perdagangan yang sah antara pelabuhan yang aman dan tempat yang

aman dan pengangkutan barang oleh kapal otonom, dalam hal ini sangat penting untuk mempertimbangkan kriteria untuk menentukan ketentuan pelabuhan yang aman dan tempat berlabuh yang aman. Masalah dengan hal ini adalah bagaimana mendefinisikan “keselamatan”. Tidaklah cukup bagi kapal otonom untuk aman, tetapi pelabuhan dan tempat berlabuh tempat kapal tiba atau dari mana kapal berangkat juga harus aman. Kapal otonom akan diatur untuk bekerja dalam kondisi tertentu, dan kondisi ini mencegah pengambilan “keputusan buruk”. Selain itu, mereka juga akan memiliki keuntungan untuk dapat mengumpulkan data dalam jumlah besar tentang kondisi sekitar, untuk menganalisis, mengolah, dan mengintegrasikan semua data tersebut dan

merespon dalam waktu. Mereka tidak akan pernah lelah, tidak pernah sakit atau melupakan bahaya tertentu. Namun, masalah koneksi di area pelabuhan mungkin terjadi dengan kapal otonom, yang menyebabkan masalah keamanannya. Juga, tidak adanya perangkat keras dan sensor tertentu yang diperlukan untuk mendekatnya kapal dapat membuat

pelabuhan atau tempat berlabuh tersebut tidak aman.

Sampai kriteria baru ditetapkan untuk menentukan syarat keselamatan, yang mencakup keselamatan pelabuhan dan tempat berlabuh di mana kapal otonom berdagang dan mengangkut barang melalui laut, terserah pihak-pihak yang berkontrak untuk menetapkan jaminan yang sama secara lebih rinci dalam kontrak mereka, dalam ketentuan batas perdagangan.

5. TANGGUNG JAWAB UNTUK OPERASI PEMUATAN DAN PEMBUANGAN

Dalam pengangkutan melalui laut, pencarter biasanya diwajibkan untuk membawa muatan di samping kapal dan meletakkannya di bawah pengangkutan atas biaya dan risiko sendiri, sehingga dapat diangkat oleh derek kapal (berdasarkan peraturan). Kapal kemudian diharuskan memuat dan mengatur muatan atas biaya dan risikonya sendiri. Aturan yang sama juga berlaku untuk pembongkaran kargo. Cara tradisional penyerahan kargo untuk diangkut ke pihak kontraktor dapat diubah. Kebutuhan tersebut terutama terdapat dalam kontrak charter party untuk pengangkutan barang-barang produksi massal, di mana kargo dimuat dengan

alat mekanis (dengan derek, ban berjalan, dll.), paling sering di bawah kendali penyewa.

Oleh karena itu, operasi kargo di pelabuhan saat ini ditangani oleh manusia dan, di bawah rezim saat ini, tanggung jawab bongkar muat biasanya dibebankan pada penyewa.

Diharapkan beberapa kapal otonom akan dirancang untuk memiliki fitur penanganan operasi bongkar muat secara otomatis. Artinya, selama bongkar muat, tidak ada intervensi pihak penyewa dari luar. Misalnya, di kapal Yara Birkeland, kapal peti kemas bertenaga listrik dan otonom pertama di dunia dengan nol emisi, pemuatan dan pengosongan akan dilakukan secara otomatis, menggunakan derek dan peralatan listrik. Kapal tidak akan memiliki tangki pemberat tetapi akan menggunakan paket baterai sebagai pemberat permanen. Kapal juga akan dilengkapi dengan sistem tambat otomatis – berlabuh dan melepas sandar akan dilakukan tanpa campur tangan manusia dan tidak memerlukan implementasi khusus di sisi dermaga [7].

Oleh karena itu, ada perbedaan antara cara penanganan tanggung jawab saat ini untuk operasi bongkar muat kapal tradisional dibandingkan dengan

tanggung jawab yang sama di kapal otonom.

6. PERMASALAHAN LAIN TERKAIT PENGGUNAAN KAPAL OTONOM UNTUK PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

Pada bagian makalah ini, kami akan membahas ketentuan tertentu terkait penggunaan kapal otonom untuk pengangkutan barang melalui laut, khususnya, pembatasan tanggung jawab pemilik kapal dan penerapan ketentuan terkait dengan pengecualian tanggung jawab, yang penting ketika kami membandingkan ketentuan yang sama dengan ketentuan untuk pengangkutan barang melalui laut dengan kapal tradisional.

6.1 Batasan tanggung jawab pemilik kapal

Dalam hukum maritim, bertentangan dengan prinsip umum hukum kewajiban, pemilik kapal tidak bertanggung jawab atas kerugian total, tetapi hanya untuk kerugian sampai batas tertentu yang ditentukan. Persyaratan berlakunya undang-undang ini adalah tidak adanya alasan kerugiannya. Hak untuk membatasi tanggung jawab berlaku, antara lain, untuk tanggung

jawab kontraktual atas kargo yang diangkut melalui laut berdasarkan kontrak sewa kapal.

Masalah pembatasan tanggung jawab diatur oleh International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims dari tahun 1976, sebagaimana diubah oleh Protokol dari tahun 1996 [9]. Dasar sistem pembatasan tanggung jawab adalah skala yang terdiri dari beberapa lapisan (kelompok) batasan tanggung jawab menurut tonase kapal. Batas untuk kapal yang lebih kecil secara proporsional lebih besar per ton daripada kapal yang lebih besar. Batas perkiraan terendah berlaku untuk semua kapal di bawah 500 ton (kapal kecil). Untuk kapal dengan berat lebih dari 500 ton ditambahkan satuan perhitungan tertentu pada batas kapal dibawah 500 ton menurut golongan tertentu. Batas tanggung jawab yang ditetapkan diterapkan pada totalitas semua klaim yang timbul dari peristiwa yang sama, dan Hak Penarikan Khusus (SDR) sebagaimana didefinisikan oleh Dana Moneter Internasional digunakan sebagai unit perhitungan [11]. Dasar penerapan jumlah batas adalah tonase kotor, dan ini berarti bahwa jumlah tanggung jawab

terbatas ditentukan sesuai dengan tonase kapal tempat terjadinya tanggung jawab tersebut.

Ada kasus-kasus hilangnya hak atas pembatasan tanggung jawab, dan orang yang bertanggung jawab tidak akan memiliki hak atas pembatasan tanggung jawab jika mereka membuktikan bahwa kerusakan terjadi karena tindakan atau kelalaian pribadi mereka yang dilakukan dengan maksud untuk menimbulkan kerugian. , atau secara sembrono dan dengan pengetahuan bahwa kerugian tersebut mungkin akan terjadi. Beban pembuktian tentu saja ada pada pemohon.

Mempertimbangkan karakteristik mendasar yang disajikan dari hak untuk membatasi tanggung jawab pemilik kapal, untuk tanggung jawab kontraktual atas kargo yang dibawa oleh kapal otonom, kami menyoroti masalah yang sama seperti dalam ketentuan kontrak sebelumnya. Mempertimbangkan kualitas khusus dari kapal otonom dan dua bagian komponennya, modul laut dan modul darat, yang umumnya disebut sebagai pusat kendali, terdapat masalah dalam menentukan tonase. Secara khusus, pertanyaannya adalah apakah kita harus memperhitungkan

berat pusat kendali juga saat menentukan batasan tanggung jawab pemilik kapal atau hanya tonase bagian laut dari kapal otonom?

Dalam upaya untuk menjawab pertanyaan ini, sekali lagi kita harus mempertimbangkan kualitas spesifik dari sebuah kapal otonom dan, untuk jenis kapal ini, hak untuk membatasi tanggung jawab pemilik kapal akan berlaku. tergantung pada kualitas spesifik dari sebuah kapal otonom.

6.2 Penerapan ketentuan yang terkait dengan pengecualian tanggung jawab

Kewajiban mendasar pemilik kapal dalam pengangkutan barang melalui laut adalah untuk mengirimkan kargo ke tujuannya dalam kondisi dan jumlah yang diambil untuk pengangkutan, dan untuk mengirimkannya tanpa penundaan. Pemilik kapal bertanggung jawab kepada pihak kontraktor lain atas kerusakan yang terjadi karena pelanggaran kewajiban kontraktual ini. Pelanggaran terhadap kewajiban kontraktual menyiratkan kegagalan, kinerja yang tidak lengkap atau kinerja yang terlambat, dan tanggung jawab pengangkut menyiratkan kewajiban untuk mengganti kerugian.

Menurut Pasal 4 Ayat 2 Peraturan Den Haag, ada sejumlah kasus di mana pemilik kapal (yaitu pengangkut, karena istilah ini digunakan dalam Peraturan Den Haag) tidak akan dimintai pertanggungjawaban atas kerusakan muatan. Ini adalah bahaya yang dikecualikan, yaitu pengecualian dari prinsip umum tanggung jawab pemilik kapal/pengangkut. Menurut Aturan Den Haag, ada sejumlah kasus di mana pemilik kapal tidak bertanggung jawab atas kerusakan. Beberapa dari bahaya yang dikecualikan ini adalah tindakan dan kelalaian dari nakhoda, pelaut, pilot, atau pegawai kapal induk dalam navigasi atau manajemen kapal. Agar pemilik kapal dapat dimintai pertanggungjawaban atas pekerjaan orang-orang tersebut di atas, mereka harus bekerja dalam lingkup pelaksanaan tugasnya, sedangkan orang-orang pemilik kapal secara mandiri bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan di luar lingkup tugasnya, sesuai dengan dengan asas-asas hukum yang umum, yaitu tanpa pembatasan. Pengecualian dari tanggung jawab pemilik kapal adalah kerusakan kapal yang disebabkan oleh kebakaran. Ketika datang ke

kebakaran, pemilik kapal harus bertanggung jawab atas kerugian hanya jika terbukti bahwa kebakaran itu disebabkan oleh kesalahan atau privasi yang sebenarnya. Keputusan Den Haag Rules tentang pemilik kapal yang tidak bertanggung jawab atas kebakaran tersebut didasarkan pada penilaian bahwa setiap kebakaran di kapal tidak hanya membahayakan muatannya, tetapi juga keselamatan kapalnya, yang berarti bahwa kegiatan ini termasuk dalam wilayah laut. aktivitas anak buah kapal. Selain itu, pemilik kapal tidak bertanggung jawab atas kasus bahaya, bahaya, dan kecelakaan di laut atau perairan yang dapat dilayari lainnya. Jadi, ini menyiratkan bahaya "dari laut", yaitu bahaya yang melekat pada laut dan yang sifatnya luar biasa dalam kemunculannya. Pengecualian dari tanggung jawab adalah tindakan Tuhan [8]. Ini adalah peristiwa eksternal yang tidak dapat diramalkan, dihindari, atau dicegah. Di laut, mereka paling sering berbentuk cuaca buruk.

Beberapa pengecualian ini tidak memberikan jawaban yang jelas tentang bagaimana menerapkannya pada kapal otonom. Misalnya, pengecualian pemilik kapal atas kerusakan kapal yang

disebabkan oleh kebakaran. Jika kebakaran terjadi di pusat kendali tanpa kesalahan atau kerahasiaan pemilik kapal, maka dapat dikatakan bahwa pemilik kapal tidak akan bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Atau dapatkah dikatakan apakah pengecualian ini hanya berlaku untuk kasus kebakaran yang terjadi pada bagian kapal otonom di laut.

Pertanyaan-pertanyaan ini dan yang serupa paling sering muncul karena perbedaan mendasar antara tradisional dan kapal otonom. Seperti yang kami soroti, antara lain, perbedaan di antara mereka adalah bahwa kapal tradisional adalah satu item, sedangkan kapal otonom tidak, yaitu memiliki pusat kendali yang terpisah dari bagian kapal lainnya.

7. KESIMPULAN

Pengangkutan barang melalui laut menggunakan kapal otonom mensyaratkan bahwa kewajiban standar para pihak diatur secara berbeda dari kapal tradisional. Beberapa ketentuan tersebut berkaitan dengan pengaturan kelayakan laut, jaminan pelabuhan yang aman, pembatasan tanggung jawab pemilik kapal, dan pengecualian tanggung jawab. Semua kewajiban dan masalah para pihak yang disorot

penting dalam pengangkutan barang melalui laut, dan kami membandingkannya dengan kapal tradisional dan otonom.

Kapal tradisional adalah satu barang yang terdiri dari lambung, peralatan dan pusat kendali yang memungkinkan awak kapal untuk memutuskan apa yang harus dilakukan atau tidak dilakukan, sedangkan kapal otonom bukan barang tunggal karena lambung kapal masih berada di laut, tetapi pusat kendali ada di darat atau di platform di laut. Oleh karena itu, dalam menentukan kemampuan kapal otonom untuk berlayar, perlu ditentukan apakah perhatian hanya akan diberikan pada bagian laut dari kapal otonom tersebut atau akankah bagian di pusat kendali juga dimasukkan. Saat menentukan kelayakan laut, perhatian terbesar diberikan pada kondisi lambung, mesin, peralatan, kualifikasi dan sertifikasi awak kapal, dan karena kualitas khusus dari kapal otonom, persyaratan kelayakan laut perlu dipertimbangkan kembali.

Kami menunjukkan kewajiban penyewa untuk mengirim kapal ke pelabuhan/berlabuh yang aman (safe port warranty) saat melakukan pengangkutan melalui laut. Membandingkan kewajiban ini dalam kapal tradisional dan otonom, kami

menyoroti masalah dalam mendefinisikan istilah "keselamatan" terkait kapal otonom. Kapal otonom mungkin mengalami masalah koneksi di area pelabuhan dan oleh karena itu ada masalah keamanannya. Juga, ketiadaan perangkat keras dan sensor khusus yang diperlukan untuk pendekatan kapal dapat membuat pelabuhan atau tempat berlabuh tersebut tidak aman dan perlu untuk menentukan kriteria baru untuk menentukan istilah keselamatan, yang mencakup ketentuan pelabuhan yang aman dan tempat berlabuh yang aman antara yang otonom, kapal berdagang dan membawa barang melalui laut.

Selain itu, ketika datang ke tanggung jawab untuk operasi bongkar muat kapal tradisional dibandingkan dengan tanggung jawab yang sama dari kapal otonom, operasi kargo di pelabuhan saat ini ditangani oleh manusia dan di bawah rezim saat ini, dan tanggung jawab untuk bongkar muat adalah biasanya dikenakan pada penyewa. Namun diharapkan beberapa kapal otonom akan dirancang dengan kemampuan menangani operasi bongkar muat secara otomatis. Artinya, tidak ada intervensi penyewa dari luar dalam bongkar muat.

Sehubungan dengan pembatasan tanggung jawab pemilik kapal, masalah

yang sama ditunjukkan sehubungan dengan kapal otonom seperti dalam ketentuan kontrak sebelumnya dari pengangkutan barang melalui laut.

Oleh karena itu, perlu diputuskan apakah berat pusat kendali harus diperhitungkan saat menentukan tanggung jawab pemilik kapal atau haruskah hanya tonase bagian laut dari kapal otonom yang diperhitungkan?

Selain itu, ketentuan yang terkait dengan pengecualian tanggung jawab pengangkutan barang melalui laut perlu diubah. Misalnya, pengecualian dari tanggung jawab pemilik kapal atas kerusakan yang disebabkan oleh kebakaran kapal meninggalkan jawaban yang ambigu tentang bagaimana menerapkan pengecualian ini pada kapal otonom. Jika terjadi kebakaran di pusat kendali, tidak jelas apakah kita dapat mengatakan bahwa pemilik kapal tidak bertanggung jawab untuk itu atau apakah pengecualian ini berlaku hanya dalam kasus kebakaran pada bagian kapal di laut.

Terakhir, serangkaian ketentuan dalam pengangkutan barang melalui laut perlu disesuaikan dengan sifat khusus kapal otonom dan dikaji ulang untuk tujuan pengangkutan barang melalui laut oleh kapal generasi berikutnya.

Daftar Pustaka:

1. Baltime Form 1939 (revised 2001) Uniform Time Charter: <https://www.bimco.org>, last accessed 2021/04/22.
2. Belamarić, G., Bošnjak, R.: Autonomni brodovi. Kapetanov glasnik. 35, 29–36 (2018).
3. BPTIME 3 Time Charter Party: <https://www.bimco.org>, last accessed 2021/04/22.
4. Bulum, B.: Time Charter Clauses. Comparative Maritime Law. 45, 160, 65–96 (2006).
5. Cooke, J., Young, T., Ashcroft, M., Taylor, A., Kimball, J., Martowski, D., Lambert, L., Sturley, M.: Voyage Charters (Lloyd's Shipping Law Library). Informa Law from Routledge (2014).
6. Ćorić, D., Pajković, M.: Autonomous ship - a new type of ship in maritime law. Presented at the 2nd International Scientific Conference on Maritime Law, Modern Challenges of Marine Navigation, Split, Croatia September 27 (2018).
7. Höyhty, M., Huusko, J., Kiviranta, M., Solberg, K., Rokka, J.: Connectivity for autonomous ships: Architecture, use cases, and research challenges. In: 2017 International Conference on Information and Communication Technology Convergence (ICTC). Pp.345–350. (2017). <https://doi.org/10.1109/ICTC.2017.8191000>.
8. International Convention for the Unification of Certain Rule of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules): <https://www.jus.uio.no/English/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>, last accessed 2021/04/22.
9. International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims from 1976, as amended by the Protocol from 1996: <https://www.jus.uio.no/English/services/library/treaties/06/6-07/limitation-liability-maritime.xml>, last accessed 2021/04/22.
10. International Maritime Organization: MASS, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>, last accessed 2021/04/22.
11. International Monetary Fund: <https://www.imf.org>, last accessed 2021/04/22.
12. Kopitoff v Wilson: 1 QBD 602. (1876).
13. Leeds Shipping v Société Francaise Bunge (The Eastern City): 2 Lloyd's Rep. 127. (1958).
14. MUNIN Project web page: <http://www.unmanned-ship.org/munin/>, last accessed 2021/04/22.
15. New York Produce Exchange Form from 2015 (code name: NYPE 2015): <https://www.bimco.org/Sample-copy-NYPE-2015>, last accessed 2021/04/22.
16. Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo. Poredbeno pomorsko pravo. 46, 161, 329–333 (2007).
17. Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law, relating to the Bill of Lading (Visby Rules): <https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>, last accessed 2021/04/22.
18. Rolls-Royce: Rolls-Royce unveils a vision of the future of remote and autonomous shipping, <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases.aspx>, last accessed 2021/04/22.
19. Scrutton, T.E., Boyd, S.C., Burrows, A.S., Foxton, D.: Scrutton on charterparties and bills of lading. Sweet & Maxwell, London, UK (1996).
20. Shelltime4 form Time Charter Party: <https://shippingforum.files.wordpress.com>, last accessed 2021/04/22.

21. Soyer, B.: Warranties in Marine Insurance. Routledge (2018).
22. Wilford, C., Wilford, K., Kimball, J.D.: Time Charters (Lloyd's Shipping Law Library). Informa Maritime & Transport; 5th edition (2003).
23. Wilson, J.: Carriage of Goods by Sea. Longman (2010).