

387.5  
MUH  
t e.1



**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI  
(FREIGHT FORWARDER) TERHADAP KERUSAKAN BARANG  
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN LAUT**

**TESIS**

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Magister Ilmu Hukum**

**Oleh:**

**DANANG WAHYU MUHAMMAD, S.H.**

**PEMBIMBING:**

**PROF.DR. SRI REDJEKI HARTONO, S.H.**

**PROGRAM PASCASARJANA ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG**

**2001**

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI  
(FREIGHT FORWARDER) TERHADAP KERUSAKAN BARANG  
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN LAUT**

Disusun Oleh:

**DANANG WAHYU MUHAMMAD, S.H.  
NIM. B4A.097.017**

Dipertahankan didepan Dewan Penguji

Pada Tanggal 22 Januari 2001

Tesis ini telah diterima

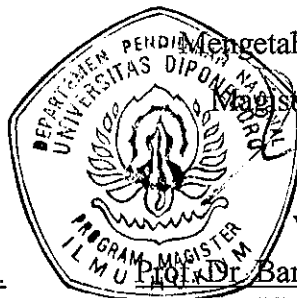
sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar

Magister Ilmu Hukum

Pembimbing

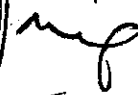


Prof. Dr. Sri Redjeki Hartono, SH.  
NIP. 130 368 053



Mengetahui Ketua Program

Magister Ilmu Hukum



Prof. Dr. Barda Nawawi Arief, SH.  
NIP. 130 350 519

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum wr.wb.*

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT. yang telah melimpahkan rahmad dan hidayah-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan penyusunan tesis ini yang berjudul **Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Terhadap Kerusakan Barang Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.**

Penulisan tesis ini dimaksudkan untuk melengkapi persyaratan dalam memperoleh gelar pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang. Penyusun berharap, semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi siapa saja yang membacanya, khususnya bagi para pengusaha yang ada di Kota Yogyakarta.

Tesis ini tidak dapat diselesaikan tanpa bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu perkenankan penyusun menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof.DR. H. Barda Nawawi Arief, S.H., selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro.
2. Bapak Prof. H. Purwahid Patrik, S.H. (Alm), yang telah membimbing penyusun sampai beliau wafat.
3. Ibu Prof.Dr. Sri Redjeki Hartono, S.H., selaku pembimbing hingga penyusun dapat menyelesaikan tesis ini.

4. Bapak G. Fadjar Tribowo, selaku *Branch Manager* PT. LEP Internasional Indonesia Perdana, Yogyakarta.
5. Bapak Desey Irianto, S.S., *Marketing Executive* PT. Berkah Sandhika Dwitama, Yogyakarta.
6. Ibu Dra. Nurtiningrum Handayani, selaku *Branch Manager* PT. Dewata *Freight* International, Yogyakarta.
7. Mutmainnah Sitta Zumala, Tabita Nur Amalina, Aneira Mazaya, isteri dan anak-anakku tersayang, yang telah memberi dorongan dan motivasi pada penyusun untuk menyelesaikan tesis ini.
8. Seluruh teman-teman angkatan 1997/1998 pada Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, khususnya Ibu Sri Sudaryatmi, S.H.,M.Hum., Bapak Bambang Hartono, S.H.,M.Hum., Bapak I Ketut Wirawan, S.H.,M.Hum.
9. Teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberi bantuan baik moril maupun materiil sehingga penyusun dapat menyelesaikan tesis ini.

Penyusun telah berupaya semaksimal mungkin untuk menghindari kesalahan dan kekurangan dalam penyusunan tesis ini, namun demikian penyusun menyadari akan keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang penyusun miliki, sehingga hasilnya mungkin masih ada kekurangan dan kesalahan. Oleh

karena itu kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan. Sebelum dan sesudahnya disampaikan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum wr.wb.*

Semarang, Januari 2001

Penyusun,

Danang Wahyu Muhammad, S.H.

## ABSTRAK

Thesis ini mengambil judul “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Terhadap Kerusakan Barang Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut”, dengan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif dan juga yuridis sosiologis. Dalam mencari data, thesis ini menggunakan metode penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan, kemudian data yang diperoleh dianalisis menggunakan metode deskriptif kualitatif dan deskriptif interpretatif.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kedudukan yang penting dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu sebagai perantara atau penghubung antara pihak pengirim (*shipper*) dengan pihak perusahaan pengangkutan laut. Karena kedudukannya tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengurusan transportasi akan dapat membantu proses ekspor impor, yang berarti pula akan dapat membantu memperlancar arus barang, baik dari dalam ke luar negeri maupun sebaliknya.

Seseorang yang akan mengirimkan barangnya ke luar negeri dapat menghubungi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk menguruskan proses pengiriman barangnya. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) setelah mendapat order dari pihak pengirim segera akan melakukan tugasnya, yang meliputi antara lain pengepakan, pemuatan, pengangkutan ke pelabuhan, mengurus dokumen yang diperlukan dan sebagainya.

Dalam perjanjiannya dengan pengirim barang, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), mempunyai 3 (tiga) kedudukan, yaitu sebagai pemegang kuasa, sebagai perantara dan sebagai pengangkut, dimana masing-masing akan selalu melekat pada diri Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

*Shipping instruction* merupakan dokumen awal dalam perjanjian antara pengirim barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). *Shipping instruction* tersebut merupakan bukti bagi pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), tentang adanya perjanjian. Disamping itu, tanpa ada *shipping instruction* dari pengirim barang, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi

(*Freight Forwarder*), tidak mau melaksanakan apa yang diperintahkan oleh pengirim barang. Perjanjian antara pengirim barang berakhir pada saat barang sudah diserahkan kepada penerima di tempat tujuan.

Dalam perjanjian antara pengirim barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), memberikan kewajiban kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), untuk menjaga barang agar tidak rusak sampai di tempat tujuan. Oleh karena itu Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang. Tanggung jawab tersebut diwujudkan dengan pemberian ganti kerugian kepada yang bersangkutan.

## ABSTRACT

This thesis is entitled "The Liability of Freight Forwarder toward The Damage of Goods in Agreement of Sea Transportation". The methods use are normative juridical as well as sociological juridical. Meanwhile, library research and feelwork are also used in collecting data. In order to analyze the data, this thesis use method of description which is qualitative and method of description which is interpretative.

Freight Forwarder plays a very big role in the egreement of transporting goods by sea, which is as a mediator between the shipper and and the company that transports goods by sea. Because of this role, the existence of Freight Forwarder also contribute a big favour in the process of exporting goods as well as importing. This also means that its existence accelerate commodity flow a country to another and vice versa.

Someone who would like to send some goods to a different country can directly contact the Freight Forwarder. The Freight Forwarder will immediately does its job as soon as they reccive order from the shipper, which are packing, loading, transporting to harbours, arranging for documents needed, etc.

In the agreement with the shipper, The Freight Forwarder has the 3 (three) positions which are as a power controller, as a mediator and as a goods carrier, where each of these positions will forever adhere to the Freight Forwarder.

Shipping instruction is the first document in the agreement between the shipper and the Freight Forwarder. That shipping instruction in a kind of a proof that there's an agreement between the Freight Forwarder and the shipper. In addition to that the Freight Forwarder will not carry out any duty instructed by the shipper without any shipping instruction. The agreement does not exist any longer when the goods are already in the hand of the receiver.

Also, in the agreement between the shipper and the Freight Forwarder, The Freight Forwarder must take a good care of the goods since the shipping time until the destina-

tion. The Freight Forwarder must be liable to any damage, and the Freight Forwarder must make up the losses by paying a compensation.

UPT-PUSTAK-UNDP

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
ABSTRAK .....	vi
ABSTRACK .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Permasalahan .....	6
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	8
E. Metode Penelitian .....	9
F. Kerangka Pemikiran .....	13
G. Sistematika Penulisan .....	21
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ) Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut .....	24
1. Perjanjian Pengangkutan Laut .....	25
1.1. Cara terjadinya Perjanjian Pengangkutan Laut .....	25
1.2. Saat terjadinya Perjanjian Pengangkutan Laut .....	26
1.3. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut ...	30
1.3.1 Pengangkut .....	31
1.3.2 Pengirim .....	32

1.3.3. Ekspediter.....	32
1.3.4. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi .....	34
1.3.5. Perusahaan Bongkar Muat.....	34
1.3.6. Perusahaan Pergudangan.....	35
1.3.7. Penerima.....	35
1.4. Kedudukan Para Pihak .....	36
1.5. Hak dan Kewajiban Para Pihak.....	37
1.6. Dokumen Pengangkutan Laut .....	39
1.7. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan Barang .....	40
1.8. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan .....	45
2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi .....	47
2.1. Pengertian Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi.....	47
2.2. Kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut	49
B. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ) Sebagai Perantara Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.....	54
1. Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	55
1.1. Cara Terjadinya Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	55
1.2. Saat Terjadinya Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	57
1.3. Hak dan Kewajiban Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	62

2. Arti Penting Keberadaan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ) Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut .....	63
3. Berakhirnya Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	67
4. Dokumen yang Berkaitan dengan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	69
4.1. <i>Bill of Lading</i> (Konosemen).....	69
4.2. <i>Shipping Instruction</i> .....	71
4.3. <i>Packing List</i> dan <i>Invoice</i> .....	72
4.4. Surat Pemberitahuan Ekspor Barang .....	74
4.5. <i>Certificate of Fumigation</i> .....	76
4.6. <i>Certificate of Origin</i> .....	77
C. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi	77
1. Prinsip Tanggung Jawab .....	77
1.1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Dasar Unsur Kesalahan.....	78
1.2. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga	79
1.3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak.....	81
2. Ganti Rugi .....	81
2.1. Pengertian Ganti Rugi.....	82
2.2. Prinsip-Prinsip dalam Pemberian Ganti Rugi.....	83
2.3. Pembatasan Pemberian Ganti Rugi.....	84

### BAB III HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Hasil Penelitian.....	89
1. Hal-Hal yang Diperjanjikan Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	89

1.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pemegang Kuasa .....	95
1.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Perantara.....	97
1.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pengangkut.....	98
2. Pelaksanaan Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarders</i> ).....	100
2.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pemegang Kuasa .....	136
2.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Perantara.....	139
2.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pengangkut.....	141
3. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ) Terhadap Kerusakan Barang .....	148
3.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pemegang Kuasa .....	153
3.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Perantara.....	156
3.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pengangkut.....	160
B. Analisis.....	165
1. Hal-Hal yang Diperjanjikan Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ).....	165
1.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pemegang Kuasa .....	170

1.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Perantara.....	172
1.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pengangkut.....	173
2. Pelaksanaan Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarders</i> ).....	175
2.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pemegang Kuasa.....	177
2.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Perantara.....	180
2.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pengangkut.....	183
3. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ( <i>Freight Forwarder</i> ) Terhadap Kerusakan Barang.....	186
3.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Pemegang Kuasa.....	186
3.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi sebagai Perantara.....	188
3.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transortasi sebagai Pengangkut.....	189

#### BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan.....	195
B. Saran.....	201

#### DAFTAR PUSTAKA

#### LAMPIRAN

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pembangunan bidang ekonomi selalu menjadi salah satu perhatian dalam rangka pembangunan di Indonesia. Dalam Ketetapan MPR RI No. IV/MPR/1999 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara disebutkan bahwa salah satu misi dari bangsa Indonesia adalah pemberdayaan masyarakat dan seluruh kekuatan ekonomi nasional, terutama pengusaha kecil, menengah dan koperasi, dengan mengembangkan sistem ekonomi kerakyatan yang bertumpu pada mekanisme pasar yang berkeadilan berbasis pada sumber daya alam dan sumber daya manusia yang produktif, mandiri, maju, berdaya saing, berwawasan lingkungan dan berkelanjutan.

Selanjutnya, dalam GBHN 1999 ditentukan bahwa kebijakan pembangunan bidang ekonomi Indonesia diarahkan untuk mengembangkan kebijakan industri, perdagangan dan investasi dalam rangka meningkatkan daya saing global dengan membuka aksesibilitas yang sama terhadap kesempatan kerja dan berusaha bagi segenap rakyat dan seluruh daerah melalui keunggulan kompetitif terutama berbasis keunggulan sumber daya alam dan sumber daya manusia dengan menghapus segala bentuk perlakuan diskriminatif dan hambatan. Disamping itu juga diarahkan untuk meningkatkan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana publik,

termasuk transportasi, telekomunikasi, energi dan listrik dan air bersih guna mendorong pemerataan pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat dengan harga terjangkau, serta membuka keterisolasian wilayah pedalaman dan terpencil.

Untuk memajukan perekonomian negara, salah satunya dapat dilakukan dengan jalan meningkatkan perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri. Perdagangan ini diharapkan mampu menunjang peningkatan produksi dan memperlancar distribusi sehingga mampu mendukung upaya pemerataan, serta memperkuat daya saing melalui pengembangan kemampuan untuk memperkirakan dan memanfaatkan pengaruh perkembangan ekonomi dunia. Perdagangan dan distribusi itu sendiri dapat memperlancar arus barang dan jasa serta melindungi kepentingan produsen dan konsumen dalam rangka memantapkan stabilitas ekonomi, mempercepat pembangunan, menyebarkan dan pemeratakan hasil pembangunan ke seluruh wilayah tanah air.

Berdasar hal di atas dapat diketahui bahwa pembangunan di bidang ekonomi, dalam hal ini perdagangan, tidak bisa lepas dari masalah transportasi atau pengangkutan. Dalam pembangunan ekonomi, khususnya perdagangan, transportasi memegang peranan penting, karena transportasi sebenarnya merupakan urat nadi dalam kehidupan ekonomi. Transportasi yang baik akan menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan,

mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, serta mendukung pola distribusi.

Sarana pengangkutan merupakan hal yang sangat penting dalam dunia usaha. Setiap perusahaan, dalam bentuk atau bidang apapun, apalagi dalam bidang perniagaan, tidak mungkin berjalan dengan semestinya untuk memperoleh keuntungan tanpa adanya sarana pengangkutan. Dengan sarana pengangkutan inilah yang menjadikan barang-barang tersebut dapat lebih berdaya dan berhasil guna. Oleh karena itu, para pelaku bisnis sangat menggantungkan pada sarana pengangkutan yang baik. Dalam dunia perdagangan, terutama dalam perdagangan luar negeri, para pengusaha lebih senang menggunakan sarana pengangkutan laut. Hal ini disebabkan sarana pengangkutan laut selain dirasa lebih murah juga dapat memuat lebih banyak dibandingkan dengan sarana pengangkutan yang lain.

Untuk masa sekarang ini, seringkali orang tidak sempat menyelesaikan sendiri urusan-urusannya. Oleh karenanya, ia memerlukan jasa orang lain untuk menyelesaikan urusan-urusannya itu. Tentu saja orang yang diberi kekuasaan dan kewenangan untuk menyelesaikan urusan-urusannya tersebut adalah orang yang memang profesional di bidangnya. Demikian juga dalam hal pengiriman barang dalam rangka perdagangan, terutama dalam perdagangan luar negeri. Kebanyakan pihak pengirim, dengan berbagai alasan, lebih senang menyerahkan urusan pengiriman barang kepada pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Menurut Kamus Bisnis, yang dimaksud dengan *Freight Forwarder* adalah suatu perusahaan yang melakukan spesialisasi pengangkutan barang-barang yang akan dikirim, mengatur pengumpulan barang dari pabrik, gudang dan lain-lain dan mengirimkannya langsung kepada pelanggan untuk pengiriman domestik atau ekspor melalui pelabuhan laut, lapangan udara ataupun jalan darat. Untuk barang yang diekspor, agen tersebut juga melakukan semua dokumentasi yang diwajibkan oleh pemerintah dan tugas pembukuan.<sup>1</sup>

Sedangkan menurut pasal 1 angka 17 Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan, yang dimaksud dengan usaha jasa pengurusan transportasi (*Freight Forwarding*), adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang dan/atau hewan melalui angkutan darat, laut dan/atau udara.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kedudukan yang angat dalam ekspor impor, karena Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan mejadi penghubung antara pihak pengirim (*shipper*) dengan pihak perusahaan pengangkutan laut

---

<sup>1</sup> C. Pass, et. al, 1997, *Kamus Lengkap* Bisnis, Diterjemahkan oleh Sumarso Santoso, Erlangga, Jakarta, hal.238.

(*shipping line*). Arti penting kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara perdagangan ini adalah:<sup>2</sup>

1. Merupakan sumber informasi penting bagi para pemakai jasa untuk melangkah pada suatu perjanjian jual beli dengan pihak- pihak tertentu.
2. Melalui informasi yang diterima dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut, maka para pemakai jasa akan dapat menegathui terlebih dahulu siapa dan bagaimanakah bonafiditas dari calon mitranya.
3. Sebagai pemilik barang maka forwarder berhak untuk memperoleh pelayanan yang maksimal dari pengangkut, terhadap barang muatan yang telah dipercayakan kepadanya untuk dikirim ke tempat tujuan.
4. Membantu para produsen maupun masyarakat usaha lainnya, untuk memperoleh lokasi pasar yang baru, di beberapa negara di dunia, agar produk mereka memperoleh daerah pasar yang baru.
5. Dalam hal melaksanakan tugasnya tersebut, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertanggung jawab penuh untuk:
  - a. keutuhan dan keselamatan barang;
  - b. menjamin bahwa barang muatan tersebut akan selalu tepat jadwal keberangkatan dan kedatangannya di pelabuhan sesuai dengan kesepakatan yang telah dijanjikan.

---

<sup>2</sup> Ronosentono, HM. Moch. Idris, 1997, *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding*, Cetakan Pertama, CV. Invomedika, Jakarta, hal.92-93.

- c. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu memantau, seluruh proses pengangkutan barang, siapapun atau bagaimanapun barang muatan tersebut diangkut/dikirim, sesuai dengan tujuan masing-masing.
- d. membayar setiap kewajibannya dengan tepat waktu, serta tuntutan ganti rugi yang timbul, selama barang muatan dalam proses pengiriman.

Berdasarkan hal diatas, maka sebagai pihak yang telah diberi kepercayaan oleh pihak pengirim (*shipper*) untuk melaksanakan pengiriman barang, maka sudah sepantasnya apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) diberi tanggung jawab untuk melindungi kepentingan pengirim/ pemilik barang antara lain menjaga agar barang-barang yang telah dipercayakan kepadanya tersebut selamat sampai tujuan. Oleh karena itu pula dalam tesis ini penulis akan mengkaji hal-hal yang berkaitan dengan Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Terhadap Kerusakan Barang Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.

## **B. Rumusan Permasalahan**

Berdasar latar belakang sebagaimana telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

1. Hal-hal apa saja yang diperjanjikan dalam perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) ?
2. Bagaimana pelaksanaan perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) ?
3. Bagaimana tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) terhadap kerusakan barang dalam perjanjian dengan pengirim ?

### C. Tujuan Penelitian

Berdasar permasalahan tersebut di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Mengetahui hal-hal apa saja yang diperjanjikan dalam perjanjian antara pihak pengirim barang dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).
2. Mengetahui bagaimana pelaksanaan perjanjian antara pihak pengirim barang (*shipper*) dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).
3. Mengetahui bagaimana tanggung jawab dari pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) terhadap kerusakan barang.

#### D. Manfaat Penelitian

Berdasar tujuan-tujuan yang hendak dicapai sebagaimana tersebut di atas, maka dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan akan dapat memberikan manfaat, baik segi praktis maupun teoritis.

Segi praktis:

1. Diharapkan dapat memberikan kontribusi atau masukan bagi pengambil keputusan dalam membuat kebijakan yang berkaitan dengan usaha jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) dalam pengangkutan laut.
2. Memberi masukan baik bagi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) maupun eksportir, sehingga masing-masing dapat menjalin kerjasama yang saling menguntungkan satu sama lain demi lancarnya ekspor impor di Indonesia.

Segi teoritis:

Dapat digunakan sebagai titik tolak untuk melakukan penelitian sejenis secara lebih mendalam dan dalam lingkup yang lebih luas. Dengan demikian diharapkan Ilmu Hukum, khususnya yang berkaitan dengan usaha jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) dapat lebih berkembang sesuai dengan yang diharapkan.

## E. Metode Penelitian

### 1. Metode Pendekatan

Dalam penelitian ini metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif, yang bertumpu pada data sekunder dan dilengkapi dengan pendekatan yuridis sosiologis yang bertumpu pada data primer (hasil penelitian lapangan).<sup>3</sup> Dalam pendekatan yuridis normatif, dalam hal ini menggunakan metode inventarisasi hukum, akan digunakan untuk melihat peraturan perundang-undangan yang ada kaitannya dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), perjanjian antara pihak pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan pelaksanaan dari perjanjian tersebut. Sedangkan pendekatan yuridis sosiologis, dalam hal ini menggunakan metode kualitatif, induktif dan fenomenologis, akan digunakan untuk mengetahui hal-hal yang mempengaruhi bekerjanya hukum dalam pelaksanaan perjanjian perantara antara pihak pengirim dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), dan untuk mengetahui cara yang ditempuh oleh para pihak untuk menyelesaikan sengketa antara pihak pengirim dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan

---

<sup>3</sup> Lihat Soemitro, Ronny Hanitijo, 1994, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal. 10, yang menyatakan bahwa penelitian hukum dibedakan menjadi penelitian hukum normatif atau penelitian hukum doktrinal, yaitu penelitian hukum yang mempergunakan data sekunder dan penelitian hukum yang mempergunakan data primer.

Transportasi (*Freight Forwarder*) apabila terjadi kerusakan barang dan bagaimana cara tersebut dilaksanakan.

## 2. Sifat Penelitian

Dilihat dari sifatnya, penelitian ini bersifat deskriptif analisis, yaitu menggambarkan secara sistematis, rinci dan menyeluruh mengenai hal-hal yang berkaitan dengan obyek penelitian atau dimaksudkan untuk memberikan data seteliti mungkin tentang keadaan atau gejala yang ada. Disamping itu juga akan mengelompokkan, menghubungkan, dan memberi makna aspek-aspek yang berkaitan dengan obyek penelitian.

## 3. Penentuan Lokasi Penelitian

Dalam menentukan lokasi penelitian ini dilakukan dengan cara *purposive*, yaitu di Kotamadia Dati II Yogyakarta. Peneliti dalam menentukan lokasi penelitian ini dengan alasan: pertama, Kota Yogyakarta mempunyai karakteristik tersendiri, yaitu Kota Yogyakarta bukanlah kota industri dan perdagangan, akan tetapi di Kota Yogyakarta ini banyak terdapat usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*), hal ini menandakan bahwa di Kota Yogyakarta juga banyak terdapat eksportir. Kedua, berkaitan dengan predikatnya sebagai kota budaya, barang-barang yang diekspor oleh para pengusaha Yogyakarta adalah yang berkaitan erat dengan Yogyakarta, misalnya kain batik, kerajinan kulit dan sebagainya.

#### 4. Sumber Data

- a. Data Primer, yaitu data yang diperoleh dari hasil penelitian lapangan, yang bersumber dari hasil wawancara dengan para responden.
- b. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan, baik yang berupa bahan primer maupun bahan sekunder.

#### 5. Teknik Pengumpulan Data

- a. Penelitian Kepustakaan, yang dilakukan dengan cara mempelajari dan menganalisis data yang berasal dari peraturan perundang-undangan, makalah-makalah, buku-buku, majalah ilmiah, dokumen-dokumen yang berhubungan erat dengan jasa pengurusan transportasi dan laporan penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini.
- b. Penelitian Lapangan, dilakukan dengan cara:
  - 1) Kuisioner terbuka, yaitu suatu daftar pertanyaan yang diajukan kepada responden, yang kemudian responden diharapkan untuk mengisinya. Dengan cara ini diharapkan akan dapat memperoleh data yang lebih luas dan mendalam.
  - 2) Wawancara, yaitu dengan cara melakukan tanya jawab secara langsung dengan para responden dengan terlebih dahulu mempersiapkan suatu daftar pertanyaan agar supaya didapat informasi secara terarah pada pokok permasalahan dalam penelitian

## 6. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian terdiri dari instrumen utama dan instrumen penunjang. Instrumen utama dalam penelitian ini adalah peneliti sendiri, sedangkan instrumen penunjang berupa rekaman atau catatan hasil penelitian di lapangan, daftar pertanyaan dan *tape recorder*.

## 7. Pemilihan Responden

Dalam memilih responden, peneliti menggunakan metode *purposive sampling*. Dalam hal ini responden yang dipilih adalah:

- a. Pimpinan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*);
- b. Pengusaha pengguna Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

## 8. Analisis Data

Dalam penelitian ini, data yang diperoleh, setelah diolah akan dianalisis dengan metode deskriptif kualitatif dan deskriptif interpretatif.<sup>4</sup> Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif diharapkan akan mendapatkan suatu pengertian dan pemahaman yang mendalam terhadap obyek yang diteliti, yang kemudian hasilnya akan diinterpretasikan dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

---

<sup>4</sup> Hartono, C.F.G. Sunaryati, 1994, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke-20*, Edisi pertama, Alumni, Bandung, hal.152.

## F. Kerangka Pemikiran

Pengangkutan menurut arti kata berasal dari kata dasar angkut yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Sedangkan apabila dilihat dari istilah pengangkutan berarti proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang telah ditentukan.

Dalam perjanjian pengangkutan, pada umumnya mengandung beberapa aspek, yaitu:<sup>5</sup>

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan hukum atau juga perseorangan.
2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Dalam hal ini bisa berupa kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut ataupun pesawat terbang.
3. Barang atau penumpang, yaitu muatan yang diangkut.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang telah ditentukan.

---

<sup>5</sup> Muhammad, Abdulkadir, 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Cetakan Kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal.19-20.

5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang.
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang telah ditentukan dengan selamat dan biaya pengangkutan lunas.

Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan laut menurut pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah No 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan, adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Sedangkan maksud dari pelayaran menurut pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.

Usaha angkutan dengan menggunakan kapal laut ini, menurut UU No. 21 Tahun 1992 dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Angkutan dalam negeri; dan
2. Angkutan luar negeri.

Yang dimaksud dengan angkutan dalam negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Dan yang dimaksud dengan angkutan luar negeri adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar

negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

Usaha angkutan laut tersebut, tidak dapat bekerja dengan baik apabila tidak didukung oleh usaha-usaha lainnya. Menurut PP No. 82 Tahun 1999 yang mendukung usaha angkutan laut ini adalah:

1. Usaha Bongkar Muat Barang;
2. Usaha Jasa Pengurusan Transportasi;
3. Usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut;
4. Usaha Angkutan di Perairan;
5. Usaha Penyewaan Peralatan Angkutan Laut/Peralatan Penunjang Angkutan Laut;
6. Usaha Tally; dan
7. Usaha Depo Peti Kemas

Selanjutnya, Abdulkadir Muhammad menyatakan, bahwa pelaku atau subyek hukum dari perjanjian pengangkutan barang, yaitu pihak- pihak yang berkepentingan dalam perjanjian pengangkutan barang, dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. pihak-pihak yang secara langsung terikat dengan perjanjian pengangkutan karena berkedudukan sebagai pihak dalam perjanjian, yang terdiri dari pihak pengangkut dan pengirim;
2. pihak-pihak yang tidak secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan karena bukan merupakan pihak dalam perjanjian,

melainkan hanya bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, yang terdiri dari: jasa pengurusan transportasi, ekspediter, pengatur muatan, pengusaha pergudangan, atau karena ia memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan itu, seperti penerima.<sup>6</sup>

Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*), sebagaimana dimaksud di atas, merupakan salah satu bentuk usaha penunjang dalam pengangkutan laut. Hal ini berarti, dengan adanya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) diharapkan akan dapat menunjang kelancaran proses perpindahan barang dari pengirim ke penerima barang. Menurut pasal 46 PP No. 82 Tahun 1999 ditentukan bahwa Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*) haruslah:

1. dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau koperasi yang didirikan khusus untuk usaha itu;
2. untuk dapat melakukan kegiatan usaha jasa Pengurusan Transportasi wajib memiliki ijin usaha;
3. Ijin usaha tersebut diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

---

<sup>6</sup> Muhammad, Abdulkadir, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet. ke-3, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal.45-88.

Untuk mendapatkan ijin usaha, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi;
2. memiliki tenaga ahli yang sesuai;
3. memiliki akte pendirian perusahaan;
4. memiliki surat keterangan domisili perusahaan;
5. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan barang dengan menggunakan kapal laut dapat dilakukan secara langsung antara pihak pengirim/pemilik barang dengan pihak pengangkut. Akan tetapi pada umumnya dalam perjanjian pengangkutan laut dilakukan secara tidak langsung, menggunakan perantara. Dalam hal ini, pihak pengirim barang bukan sebagai pihak pemilik barang, karena pemilik barang lazimnya menyerahkan tentang pengiriman barang-barang itu kepada orang lain, yaitu Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) ataupun ekspediter/perusahaan ekspedisi muatan kapal laut.<sup>7</sup> Apabila demikian halnya, maka perantara (Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi/*Freight Forwarder*) menghubungi pengangkut atas nama pengirim. Pengirim menyerahkan barang yang akan dikirim

---

<sup>7</sup> Soedjono, Wiwoho, 1982, *Hukum Dagang (Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang Dalam Hukum Pengangkutan di Laut Bagi Indonesia)*, Cetakan Pertama, Penerbit, Bina Aksara, Jakarta, hal.35.

kepada perantara (Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi/*Freight Forwarder*) untuk diangkut.<sup>8</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan barang dengan menggunakan kapal laut dengan menggunakan jasa pengurusan terdapat dua perjanjian, yaitu:

1. perjanjian pengurusan, yaitu perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*),
2. perjanjian pengangkutan, yaitu perjanjian antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), atas nama pengirim, dengan pengangkut.<sup>9</sup>

Perjanjian pengurusan merupakan perjanjian timbal balik antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dengan pengirim, dimana pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mengikatkan diri untuk menguruskan proses pengiriman dengan baik bagi pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Berdasarkan hal ini, perjanjian pengurusan mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu:<sup>10</sup>

1. pelayanan berkala;
2. pemberian kuasa.

---

<sup>8</sup> Muhammad, Abdulkadir, *op.cit.*, hal.44-45.

<sup>9</sup> Purwosutjipto, HMN., 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3, Hukum Pengangkutan*, Cetakan Keempat, Djambatan, Jakarta, hal.12.

<sup>10</sup> *Ibid*, hal.13.

Sifat hukum pelayanan berkala ada, karena hubungan hukum antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan si pengirim tidak tetap, hanya kadang kala saja, yakni bila si pengirim membutuhkan seorang pengangkut untuk mengirim barangnya. Sifat pemberian kuasa ini ada, karena si pengirim telah memberikan kuasa kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk menguruskan proses pengiriman barangnya dengan baik baginya. Dalam hal ini, kedudukan kedua belah pihak, pengirim dan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), dalam perjanjian pengurusan sama tinggi, yaitu kedudukan yang koordinatif. Dengan demikian kontra prestasi yang diberikan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bukan berupa upah atau gaji, melainkan provisi.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), sebagai pihak yang diberi kuasa, dalam melakukan pekerjaannya atas nama orang yang memberikan kuasa, dalam hal ini pengirim. Atau juga dapat dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mewakili kepentingan pengirim. Artinya, bahwa apa yang dilakukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah atas tanggungan pengirim, dan segala hak dan kewajiban yang timbul dari perbuatan yang dilakukannya itu menjadi hak dan kewajiban pengirim. Dengan demikian, nantinya apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight forwarder*) membuat perjanjian pengiriman barang dengan

pengangkut, maka pengirimlah yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut.<sup>11</sup>

Apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menutup perjanjian pengangkutan itu atas nama sendiri untuk tanggungan pengirim, maka perjanjian pengurusan mempunyai sifat hubungan komisi, sehingga dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak sebagai komisioner. Sebagai komisioner, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam membuat perjanjian pengangkutan tidak harus menyebutkan nama pengirim sebagai pihak, karena dirinyalah yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan. Meskipun demikian, sebagai komisioner, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dimungkinkan juga untuk bertindak atas nama pengirim.<sup>12</sup>

Disamping itu ada juga kemungkinan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus menyimpan barang-barang yang diserahkan oleh pengirim itu lebih dahulu dalam gudang Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), maka sifat perjanjian pengurusan itu bertambah dengan unsur penyimpanan. Apabila demikian halnya, terhadap Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight*

---

<sup>11</sup> Subekti, R., 1985, *Aneka Perjanjian*, Cetakan ketujuh, Penerbit Alumni, Bandung, hal.141.

<sup>12</sup> Kesepuluh, Djambatan, Jakarta, hal.54.

*Forwarder*) berlaku ketentuan- ketentuan pasal 1694 sampai dengan 1739 KUHPerdara.

## G. Sistematika Penulisan

Bab I Bab ini merupakan bab pendahuluan, yang berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, kerangka pemikiran dan sistematika penulisan

Bab II Dalam bab ini berisi tinjauan pustaka, yang terbagi dalam beberapa sub bab. Sub bab pertama akan membahas tentang Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam perjanjian pengangkutan laut, yang uraiannya terdiri dari cara terjadinya perjanjian pengangkutan laut, saat terjadinya perjanjian pengangkutan laut, para pihak dalam perjanjian pengangkutan laut, kedudukan para pihak, hak dan kewajiban para pihak, dokumen pengangkutan laut, tanggung jawab pengangkut dan berakhirnya perjanjian pengangkutan laut. Disamping itu juga akan dibahas tentang Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yang uraiannya terdiri dari pengertian Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam perjanjian pengangkutan laut.

Sub bab kedua akan dibahas tentang Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara dalam perjanjian pengangkutan laut. Dalam sub bab ini akan dibahas tentang perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yang pembahasannya meliputi cara terjadinya perjanjian, saat terjadinya perjanjian serta hak dan kewajiban Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Disamping itu, dalam sub bab ini juga akan dibahas tentang arti penting keberadaan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), berakhirnya perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan dokumen yang berkaitan dengan Jasa Pengurusan Transportasi.

Sub bab ketiga akan membahas tentang tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yang pembahasannya meliputi prinsip tanggung jawab, yang berupa prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar kesalahan, prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga dan prinsip tanggung jawab mutlak. Termasuk dalam pembahasan sub bab ini juga adalah ganti rugi, yang akan membahas pengertian ganti rugi, prinsip dalam pemberian ganti rugi dan pembatasan pemberian ganti rugi.

Bab III Bab ini merupakan pembahasan tentang hasil penelitian dan analisis.

Dalam bab ini akan terbagi menjadi dua sub bab. Dalam Sub bab

pertama akan dipaparkan tentang hasil penelitian yang berupa hal-hal yang diperjanjikan dalam perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), pelaksanaan perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Tranportasi (*Freight Forwarder*) terhadap kerusakan barang.

Dan dalam sub bab kedua akan berisi analisis tentang hasil penelitian sebagaimana dimaksud diatas.

Bab IV Bab ini merupakan bab penutup, yang berisi tentang kesimpulan dari hasil pembahasan dan saran-saran.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak dapat dipisahkan dengan kegiatan atau usaha perdagangan dimanapun di dunia ini. Tanpa perdagangan tidak akan ada jasa pengurusan transportasi, karena kegiatan pengurusan ini baru dapat dilaksanakan apabila memang telah terjadi transaksi dagang antara pihak penjual dengan pembeli dimana pihak-pihak yang terkait akan memberikan berbagai macam persyaratan pelaksanaan kontrak perdagangan seperti misalnya tata cara pembayaran harga barang, tata cara penyerahan barang dan sebagainya.

Dengan adanya transaksi dagang, berarti akan terjadi suatu perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pekerjaan pemindahan barang tersebut, biasanya akan dilaksanakan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), karena memang kegiatan utama dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan pengiriman barang.

Peranan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam kegiatan perdagangan adalah sebagai perantara. Yang

bertindak antara pemilik barang (pengirim atau penerima) di satu pihak dan pengangkut di pihak lain, pada setiap suatu proses pengiriman barang.<sup>1</sup>

## 1. Perjanjian Pengangkutan Laut

### 1.1. Cara Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Laut

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan pada umumnya dapat secara langsung antara pihak-pihak atau secara tidak langsung, dengan menggunakan perantara (Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi/*Freight Forwarder*). Selain itu cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu:<sup>2</sup>

#### a. Penawaran dari Pihak Pengangkut

Perjanjian pengangkutan yang terjadi dengan cara penawaran dari pihak pengangkut ini, yang aktif adalah pihak pengangkut. Di sini pengangkut aktif menawarkan jasanya, baik dilakukan secara langsung, yaitu dengan menghubungi langsung calon pengirim, maupun tidak langsung, yaitu dengan cara melakukan penawaran dengan melalui media massa, misalnya. Ini berarti pengangkut mencari sendiri muatan untuk diangkut.

---

<sup>1</sup> Ronosentono, HM, Noeh. Idris, 1997, *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding, Cetakan Pertama*, CV. Infomedika, Jakarta, hal.90.

<sup>2</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Cetakan Kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hal.44-45.

Jika penawaran pihak pengangkut dilakukan dengan melalui media massa, pengangkut hanya menunggu permintaan dari pihak calon pengirim. Pada pengangkutan laut, pengangkut dapat melakukan penawaran dengan mengumumkan tabel pengangkutan yang meliputi jenis pesawat, jurusan, waktu, dan tarif.

b. Penawaran dari Pihak Pengirim

Apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran pihak pengirim dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengangkut. Ini berarti pengirim bertindak aktif, yaitu mencari sendiri pengangkut untuknya. Hal ini terjadi setelah pihak pengirim mendengar atau membaca pengumuman dari pihak pengangkut.

Jika penawaran melalui perantara, maka perantara menghubungi pengangkut atas nama pengirim. Pengirim menyerahkan barang yang akan dikirim kepada perantara untuk diangkut.

## 1.2. Saat Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Laut

Ada beberapa teori tentang saat terjadinya perjanjian pada umumnya, yang dapat dipinjam dan digunakan dalam perjanjian pengangkutan laut. Teori tersebut antara lain:<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Satrio J., *Hukum Perjanjian*, Cetakan Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992, hal.180-186.

a. Teori Pernyataan

Menurut teori ini, perjanjian telah ada, pada saat—atas suatu penawaran—telah ditulis surat jawaban penerima. Dengan perkataan lain, perjanjian itu ada, pada saat pihak lain menyatakan penerimaan/akseptasinya (i.e. penerimaan yang dinyatakan dalam wujud suatu tulisan). Pada saat tersebut pernyataan kehendak dari orang yang menawarkan dan akseptor saling bertemu.

b. Teori Pengiriman

Menurut teori ini, saat lahirnya perjanjian pada saat penerima/akseptor mengirimkan jawaban akseptasi-nya. Dalam hal ini tanggal cap pos dapat digunakan sebagai patokan, sebab saat surat tersebut dikirimkan, akseptor tidak mempunyai kekuasaan lagi atas surat jawaban tersebut.

c. Teori Pengetahuan

Menurut teori ini, perjanjian telah ada pada saat surat jawaban/akseptasi yang dikirimkan penerima/ akseptor diketahui isinya oleh orang yang menawarkan.

d. Teori Penerimaan

Menurut teori ini, saat diterimanya jawaban akseptasi, tidak peduli apakah surat tersebut dibuka atau dibiarkan tidak dibuka, menentukan saat lahirnya kata sepakat, yang berarti pula lahirnya

perjanjian. Yang pokok di sini adalah saat surat tersebut sampai pada alamat si penerima surat.

Teori ini banyak diikuti dan diterima banyak sarjana. H.R.-pun dalam beberapa putusannya menerima teori ini.

Apabila dilihat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dalam pasal 504-nya ditentukan, bahwa pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di kapal menerima surat tanda terima (*mate's receipt*) yang merupakan bukti bahwa barangnya telah dimuat dalam kapal. Surat tanda terima itulah nantinya, apabila pengirim menghendaki, yang ditukarkan dengan surat angkut (konosemen) yang diterbitkan oleh pengangkut. Dari ketentuan ini dapat diketahui bahwa penerbitan surat tanda terima adalah suatu keharusan. Surat tanda terima membuktikan bahwa barang sudah diterima dan dimuat dalam kapal sesuai dengan penyerahan dari pengirim. Sedangkan penerbitan surat angkut (konosemen) bukanlah merupakan suatu keharusan. Dalam pasal tersebut hanya menyebutkan "...apabila pengirim menghendaki, surat tanda terima dapat ditukarkan dengan surat angkut (konosemen)...". Jadi di sini dapat diketahui bahwa apabila si pengirim menghendaki, dia dapat juga tidak menukarkan surat tanda terima itu dengan konosemen. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan laut dalam pengangkutan barang, terjadi dan mengikat pihak-pihak sejak surat tanda terima barang ditandatangani oleh pengangkut atau orang atas nama pengangkut. Dalam surat tanda terima

itu dicantumkan tanda tangan pengangkut dan tanggal penerimaan. Jika diterbitkan konosemen, tanggal penerimaan sama dengan tanggal itu.<sup>4</sup>

Kemudian dalam pasal 90 KUHD ditentukan bahwa surat angkutan (konosemen) merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter di satu pihak dan pengangkut pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, juga memuat penggantian kerugian apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Melihat ketentuan pasal 90 KUHD tersebut di atas, yang kemudian dihubungkan dengan pasal 504, pasal 505, dan pasal 506 KUHD, dapat diketahui bahwa saat terjadi dan mengikatnya perjanjian pengangkutan laut dalam hal pengangkutan barang bukan pada saat penerbitan konosemen. Dalam hal ini, konosemen berfungsi sebagai:<sup>5</sup>

- a. pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan.

Konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut, pengirim, dan penerima, sehingga barang dilindungi dari perbuatan sewenang-wenang dan tidak bertanggung jawab

- b. surat bukti tanda terima barang di atas kapal. Dengan adanya konosemen pengangkut/agen/nahkoda mengakui bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan;

---

<sup>4</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Op. cit.*, hal.45-46.

<sup>5</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid*, hal.51-52.

- c. tanda bukti milik atas barang. Dengan memiliki konosemen berarti sekaligus memiliki barang yang tersebut di dalamnya. Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut di dalamnya di kapal mana barang itu berada (pasal 510 KUHD). Penyerahan konosemen sebelum barang yang tersebut di dalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai penyerahan barang tersebut (pasal 517 a KUHD);
- d. kuitansi pembayaran biaya pengangkutan. Dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu di pelabuhan pemuatan (*freight prepaid*) oleh pengirim, atau dibayar kemudian di pelabuhan tujuan (*freight to be collected*) oleh penerima;
- e. kontrak atau persyaratan pengangkutan. Konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan yang memuat syarat-syarat pengangkutan.

### **1.3. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut**

Dalam pengangkutan barang, khususnya pengangkutan laut akan melibatkan beberapa pihak. Para pihak yang terlibat dalam pengangkutan ini disebut dengan subyek hukum pengangkutan. Atau dengan kata lain, subyek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum yaitu pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan laut, yang terdiri dari pengangkut, pengirim, penerima, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, biro perjalanan, perusahaan jasa

pengurusan transportasi, perusahaan bongkar muat, perusahaan tally, perusahaan angkutan perairan pelabuhan, perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut/alat apung, pengusaha pergudangan, perusahaan depo peti kemas.

### 1.3.1 Pengangkut

Definisi pengangkut belum ada pengaturannya, baik dalam KUHD, maupun dalam UU No. 21 tahun 1992. Tetapi di sini definisi pengangkut dapat diambil pengertiannya dengan melihat pada perjanjian pengangkutan, yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Singkatnya, pengangkut adalah pihak penyelenggara pengangkutan.<sup>6</sup>

Pengangkut adalah pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkutan. Menurut UU No. 21 Tahun 1992, kegiatan angkutan laut, yang berupa pelayaran dalam negeri, dan pelayaran luar negeri hanya boleh diusahakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat ijin dari pemerintah untuk itu. Yang dimaksud dengan badan hukum Indonesia di sini adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik swasta dan koperasi. Untuk kegiatan angkutan laut yang berupa pelayaran rakyat dapat dilakukan oleh badan usaha,

---

<sup>6</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid.*, hal.34.

termasuk koperasi dan warga negara Indonesia (perorangan) yang telah mendapat izin untuk itu. Sedangkan untuk kegiatan pelayaran perintis hanya dapat dilakukan oleh pemerintah.

### 1.3.2. Pengirim

Seperti halnya pengangkut, pengirim merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Definisi pengirim juga tidak ditemukan baik dalam KUHD maupun dalam UU No. 21 Tahun 1992. Hanya saja apabila dilihat dari perjanjian pengangkutan, pengirim dapat didefinisikan sebagai pihak yang mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan atas barang-barang yang dikirimkannya.

Pengirim di sini dapat berupa pemilik barang, atau penjual (eksportir), atau majikan dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang misalnya: tenaga kerja.<sup>7</sup>

### 1.3.3. Ekspediter

Ekspediter dinyatakan sebagai subyek dalam perjanjian pengangkutan karena ia mempunyai hubungan yang erat dengan pihak pengangkut, pengirim atau penerima, walaupun ia bukan merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Menurut PP No. 82 Tahun 1999, yang dimaksud dengan usaha ekspedisi muatan kapal laut adalah kegiatan usaha mengurus dokumen dan

---

<sup>7</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid.*, hal.35.

melaksanakan pekerjaan yang berkaitan dengan penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui laut. Menurut Abdulkadir Muhamad, apabila dilihat dari perjanjiannya dengan pengirim, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut adalah pihak yang mengikatkan dirinya untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada perusahaan ekspedisi muatan kapal laut.

Perusahaan ekspedisi muatan kapal laut hanya mencari pengangkut bagi pengirim yang kemudian menyerahkan muatan kepada pengangkut dan/atau menerima muatan dari pengangkut. Dengan demikian perusahaan ekspedisi muatan kapal bukan pengangkut. Apabila ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama dan untuk kepentingan pengirim, yang menjadi pihak tetap pengirim bukan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut. Sebagai wakil dari pengirim dan/atau penerima, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang dipergunakan guna memasukkan dan/atau mengeluarkan barang dari alat pengangkutan atau gudang.<sup>8</sup>

Sedangkan dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak yang mencari pengangkut bagi penumpang adalah biro perjalanan. Ia

---

<sup>8</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid.*, hal.36-37.

bertindak atas nama dan untuk kepentingan penumpang, yang menjadi pihak tetap penumpang. Pengusaha biro perjalanan juga menjalankan perusahaan persekutuan dalam bidang usaha muatan penumpang. Dalam hal ini ada yang badan hukum dan ada yang bukan badan hukum..

#### **1.3.4. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi**

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang dan/atau hewan melalui angkutan darat, laut dan/atau udara. Untuk Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) ini akan diuraikan lebih lanjut dalam sub bab selanjutnya.

#### **1.3.5. Perusahaan Bongkar Muat**

Perusahaan bongkar muat barang adalah pihak yang melakukan kegiatan usaha dalam bidang pemuatan barang ke alat angkutan dan pembongkaran barang dari alat angkutan. Bagi perusahaan bongkar muat barang ini diperlukan keahlian dan kepandaian dalam mengatur dan menempatkan barang-barang dalam ruangan alat angkutan yang terbatas, sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang dibutuhkan dan barang-barang yang tidak mudah bergerak. Demikian juga pada saat membongkar barang-barang dari alat angkutan, diperlukan keahlian sehingga dapat

ditangani dengan mudah, efisien dan tidak merugikan atau menimbulkan kerusakan.

### **1.3.6. Perusahaan Pergudangan**

Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang usaha penyimpanan barang-barang di dalam gudang selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke alat pengangkutan atau menunggu pengeluarannya dari gudang yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai.

### **1.3.7. Penerima**

Dalam perjanjian pengangkutan, pihak penerima dimungkinkan pengirim sendiri, atau dimungkinkan juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim sendiri, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Sedangkan apabila pihak penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, maka penerima bukan merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi termasuk juga sebagai subyek hukum dalam perjanjian pengangkutan.

Kenyataannya, penerima adalah pengirim sendiri yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu, dari dokumen pengangkutan dapat diketahui juga, bahwa penerima adalah pembeli (importir), jadi sebagai pihak ketiga yang berkepentingan. Penerima juga

merupakan pihak yang mendapatkan kuasa untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya. Jadi penerima berposisi atas nama pengirim.<sup>9</sup>

#### 1.4. Kedudukan Para Pihak

Pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan barang tersebut di atas dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu:

- a. pihak-pihak yang secara langsung terikat dengan perjanjian pengangkutan karena berkedudukan sebagai pihak dalam perjanjian, yang terdiri dari: pihak pengangkut, pengirim;
- b. pihak-pihak yang tidak secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan karena bukan merupakan pihak dalam perjanjian, melainkan hanya bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, yang terdiri dari: penerima, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, perusahaan jasa pengurusan transportasi, perusahaan bongkar muat, perusahaan tally, perusahaan angkutan perairan pelabuhan, perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut/alat apung, pengusaha pergudangan, perusahaan depo peti kemas.

Dengan melihat uraian di atas dapat diketahui bahwa dalam perjanjian pengangkutan yang menjadi pihak yang utama adalah pengirim dan pengangkut. Akan tetapi, kedua pihak tersebut tidak akan dapat

---

<sup>9</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid.*, hal.40.

menjalankan kegiatannya dengan baik apabila tidak ada pihak-pihak lain yang menunjang kegiatan mereka. Pihak-pihak tersebut menurut PP No. 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan adalah:

- a. perusahaan bongkar muat barang;
- b. perusahaan jasa pengurusan transportasi;
- c. perusahaan ekspedisi muatan kapal laut;
- d. perusahaan angkutan perairan pelabuhan;
- e. perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut/alat apung;
- f. perusahaan tally;
- g. perusahaan depo peti kemas.

Pihak-pihak sebagaimana dimaksud di atas, meskipun kedudukannya hanya sebagai penunjang kegiatan pengangkutan laut tetapi mereka mempunyai peranan yang tidak kalah penting. Keberadaan perusahaan-perusahaan tersebut sangat dibutuhkan demi lancarnya kegiatan pengangkutan laut itu sendiri. Bahkan, bukan tidak mungkin bila perusahaan penunjang tersebut tidak ada, pengangkutan laut yang menjadi kegiatan utama disini menjadi tidak dapat terlaksana.

### **1.5. Hak dan Kewajiban Para Pihak**

Dalam perjanjian pengangkutan laut, pihak-pihak menetapkan kewajiban dan haknya dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang ada dan kebiasaan yang berlaku dalam

pengangkutan laut. Apabila melihat ketentuan dalam UU No. 21 tahun 1992 dan PP No. 17 Tahun 1988, dalam kaitannya dengan pengangkutan barang, pengangkut mempunyai kewajiban untuk:

- a. menyelenggarakan pengangkutan barang dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan dengan selamat;
- b. merawat, menjaga, memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya;
- c. menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya, dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak atau tidak terlambat;
- d. memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap calon pengguna jasa angkutan;
- e. memberitahukan kepada penerima, bahwa barang-barang kirimannya sudah sampai di tujuan.

Disamping dibebani kewajiban di satu sisi, pengangkut juga diimbangi dengan hak di sisi lain, yaitu pengangkut berhak atas pembayaran biaya tiket pengangkutan yang diterima dari penerima atau pengirim. Disamping itu dalam hal pengangkutan barang, pengangkut berhak mendapat informasi dari pihak pengirim tentang hal-hal yang berkaitan dengan barang yang akan diangkutnya.

## 1.6. Dokumen Pengangkutan Laut

Menurut pasal 506 KUHD, yang dimaksud dengan *Bill of Lading* atau konosemen adalah:

Surat yang diberi tanggal dan ditandatangani, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia sudah menerima barang dengan maksud untuk diangkut ke tempat tujuan yang ditunjuk, juga dengan perjanjian bagaimana penyerahan akan dilakukan.

Sedangkan menurut *The Hamburg Rules 1978 article 1 (7)* yang dimaksud dengan *Bill of Lading* adalah:

*Bill of lading means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes the deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a name person or to order, or to bearer, contitutes such an undertaking.*

Melihat kedua definisi tersebut di atas, dapat di-ketahui bahwa *Bill of lading* atau konosemen mempunyai tiga fungsi, yaitu:<sup>10</sup>

- a. sebagai surat bukti perjanjian pengangkutan, yaitu perjanjian antara pihak pengangkut dengan pengirim.
- b. sebagai tanda bukti penerimaan barang, yaitu barang-barang yang diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim untuk diangkut ke suatu tempat tujuan dan seterusnya menyerahkan kepada pihak penerima.

---

<sup>10</sup> gan, Cetakan kedua, Liberty, Yogyakarta, hal.73.

- c. sebagai bukti pemilikan barang (*document of title*), berarti bahwa orang yang memegang *bill of lading* atau konosemen sebagai pemilik dari barang-barang sebagaimana tercantum didalamnya.

Dalam pasal 506 ayat (2) KUHD ditentukan suatu syarat bahwa *Bill of lading* atau konosemen harus diterbitkan dengan nama tertentu (*op naam/to order of named person*), atas pengganti (*aan order/to order*) atau atas tunjuk (*aan toonder/to bearer*). Oleh karena itu *bill of lading* atau konosemen dapat digolongkan sebagai surat berharga, yaitu surat berharga yang bersifat kebendaan, karena isi perikatan yang terkandung didalamnya bertujuan untuk penyerahan barang. Disamping itu berarti juga bahwa *bill of lading* atau konosemen dapat diperdagangkan.

### **1.7. Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Keselamatan Barang**

Pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut dapat dapat ditemukan dalam pasal 86 UU No. 21 tahun 1992 jo. pasal 92 PP No. 82 Tahun 1999. Kedua peraturan tersebut menentukan, bahwa Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa:

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
- d. kerugian pihak ketiga.

Lebih lanjut UU No. 21 Tahun 1992 menentukan, bahwa jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam huruf b, c dan d di atas bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

Melihat ketentuan di atas, maka dapat diketahui bahwa tanggung jawab pengangkut terhadap musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut tidaklah bersifat mutlak. Pengangkut dapat menghindarkan diri dari tanggung jawab dengan syarat ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau bukan karena kesalahan dirinyalah sehingga barang-barang yang diangkut tersebut musnah, hilang atau rusak.

Yang perlu mendapat perhatian disini adalah pada beban pembuktian. Dalam hal ini beban pembuktian ada pada pihak pengangkut bukan pada pemilik/pengirim barang. Pemilik/pengirim barang tidak perlu membuktikan ada tidaknya kesalahan pengangkut untuk dapat meminta pertanggungjawaban atas musnah, hilang atau rusaknya barang. Dalam hal ini beban pembuktian ada pada pengangkut. Apabila pengangkut ingin menghindar dari tanggung jawabnya, maka ia harus dapat membuktikan bahwa musnah, hilang atau rusaknya barang bukan karena kesalahannya. Apabila memang terbukti pengangkut tidak bersalah, maka pengangkut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

Masih menurut UU No. 21 Tahun 1992 dan PP No. 82 tahun 1999, karena pengangkut dirasa mempunyai tanggung jawab yang sangat besar dan hal itu dirasa sangat memberatkan pengangkut, maka menurut kedua peraturan perundangan tersebut pengangkut diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan barang yang diangkutnya tersebut. Hal ini dimaksudkan agar pengangkut tidak terlalu berat terbebani tanggung jawab sehingga ia dapat menjalankan kegiatan usahanya dengan tenang.

Selanjutnya, mengenai tanggung jawab ini juga di atur dalam *The Hague Rules 1942. Article 1 (2) The Hague Rules 1942* menentukan:

*Carriage of the goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.*

Berdasar hal di atas, dapat diketahui bahwa tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules 1942* adalah sejak saat barang dimuat sampai barang dibongkar. Ketentuan tersebut hanya menunjukkan kapan pengangkut bertanggung jawab, yaitu pengangkut mulai sejak saat barang dimuat di atas kapal dan berakhir pada saat barang dibongkar dari kapal.

Berbeda dengan ketentuan di atas, *The Hamburg Rules 1978* memberikan pengaturan yang lebih tegas dan lebih rinci dalam hal tanggung jawab pengangkut. *Article 4 (1) The Hamburg Rules 1978* menentukan bahwa:

*The responsibility of the carrier for the goods under this convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.*

Menurut ketentuan ini, pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang ada di bawah penguasaannya, yaitu di pelabuhan pemuatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Atau dapat ditafsirkan, bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang ada di bawah penguasaan pengangkut sampai pada saat barang diserahkan kepada *consignee*, yaitu mereka yang punya hak untuk diserahkannya barang-barang padanya.<sup>11</sup>

Yang dimaksud dengan barang dianggap berada dalam penguasaan pengangkut, adalah:

- a. sejak barang diterima/diserahkan kepadanya oleh:
  - 1) pengirim atau orang lain yang bertindak atas nama- nya; atau
  - 2) seseorang yang berwenang atau orang lain yang diperlakukan terhadapnya hukum atau aturan dimana barang harus diserahkan untuk diangkut.
- b. sampai barang diserahkan:
  - 1) kepada *consignee* (penerima);

---

<sup>11</sup> Soedjano, Wiwoho, 1986, *Hukum Laut, Khususnya Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia*, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta, hal.58.

- 2) dalam hal *consignee* tidak menerima barang dari pengangkut, maka sebagai gantinya dalam hubungannya dengan perjanjian atau berdasar atas hukum atau atas dasar kebiasaan dalam dunia perniagaan yang berlaku di tempat pelabuhan barang-barang dibongkar; atau
- 3) diserahkannya barang-barang kepada yang berwenang/ siapa yang berhak atau kepada pihak ketiga berdasarkan hukum atau ketentuan yang berlaku di tempat pelabuhan pembongkaran.

Disamping itu, *The Hamburg Rules 1978* memberikan pengertian tentang pengangkut. Pengangkut, menurut *The Hamburg Rules 1978* dibedakan menjadi dua, yaitu pengangkut (*carrier*) dan pengangkut sesungguhnya (*actual carrier*). Yang dimaksud dengan pengangkut adalah setiap orang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang dilaut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Sedang yang dimaksud dengan pengangkut sesungguhnya adalah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan padanya.

Pembedaan sebagaimana dimaksud di atas, membawa konsekuensi dalam hal tanggung jawabnya. Dalam hal ini *The Hamburg Rules 1978* menentukan, bahwa meskipun sebagian ataupun seluruh pelaksanaan

pengangkutan oleh pengangkut telah dipercayakan kepada pengangkut sesungguhnya, maka pengangkut masih bertanggung jawab terhadap seluruh pelaksanaan pengangkutan sesuai ketentuan dalam konvensi ini.

Lebih lanjut ditentukan, pengangkut tetap bertanggung jawab sehubungan dengan pengangkutan di laut yang di-laksanakan oleh pengangkut sesungguhnya untuk perbuatan dan kealpaan yang dilakukan oleh pengangkut sesungguhnya dan dari buruh dan agennya selama dalam lingkungan pekerjaannya.

### **1.8. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan**

Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang berawal dari tempat pemberangkatan dan berakhir di tempat tujuan. Tempat pemberangkatan pada pengangkutan laut disebut pelabuhan pemberangkatan dan tempat berakhirnya disebut pelabuhan tujuan. Pelabuhan tujuan yang tertera dalam surat muatan laut (konosemen) adalah tempat di mana penerima berhak menerima penyerahan muatan barang atau bagasi untuk mengakhiri pengangkutan laut. Tempat penyerahan muatan barang adalah gudang pelabuhan. Jadi di sini yang dimaksud dengan pelabuhan laut tujuan atau pelabuhan terakhir, adalah dermaga, atau gudang penerima, atau gudang pengangkut, yaitu tempat dimana muatan barang diserahkan dan diterima oleh penerima sesuai

dengan persetujuan para pihak, atau tertera dalam surat muatan laut (konosemen).

Dalam pengangkutan barang, perjanjian pengangkutan laut berakhir sejak muatan barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan, atau digudang penerima, atau di gudang pengangkut, tergantung dari perjanjian yang telah di sepakati. Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, perjanjian pengangkutan berakhir pada saat muatan barang diserahkan kepada penerima dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang ditentukan.

Pada umumnya, kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir, dibedakan dalam dua keadaan, yaitu:<sup>12</sup>

- a. dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam pengangkutan barang, di tempat tujuan yang telah disepakati;
- b. dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran adalah pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

---

<sup>12</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Op.cit.*, hal.107.

## 2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi

### 2.1. Pengertian Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi

*The United State Government's Interstate Commerce Commission* memberikan pengertian terhadap perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*), yaitu:<sup>13</sup>

*Any company which hold itself out to .... the general public to provide and arrange transportation of property, for compensation, of which assemble and consolidate shipments of such property and performs or provides for the performance of breakbulk and distributing and operations with respect to such consolidation shipment and assumes responsibility for the transportation of shipments, the service, of a Carrier or Carriers, by sea, land or air or any combination there of.*

Definisi tersebut kurang lebih berarti bahwa setiap perusahaan yang menjalankan kegiatan usahanya untuk ..... kepentingan umum dengan memberikan pelayanan, mempersiapkan serta melaksanakan pengiriman sejumlah barang, dengan mendapat imbalan, dimana untuk maksud itu terhadap barang-barang tersebut akan ditata sedemikian rupa untuk pengapalannya secara teratur dan berkelompok dengan memberikan pelayanan sesuai dengan ketentuan berlaku terhadap operasional dan sistem distribusi pengapalan barang secara konsolidasi dan bertanggung jawab terhadap pengangkutan barang tersebut dari tempat penerimaan sampai ke tempat tujuan serta mengatur pengangkutannya sedemikian

---

<sup>13</sup> Ronosentono, HM. Noch. Idris, *Op.cit.*, hal.43.

rupa baik pengapalan dan pelayanan dari pengangkut atau para pengangkut yang ditunjuk, terhadap seluruh barang ataupun sebagian daripadanya, melalui angkutan laut, darat atau udara atau kombinasi dari ketiganya.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dikatakan sebagai *non vessel own common carrier*, (NVOCC) yaitu pengangkut yang tidak mempunyai kapal sendiri. Jadi pada dasarnya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan perusahaan pengangkutan juga. Hal ini dapat dilihat dari dapatnya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mengeluarkan surat muat yang disebut *House Bill of Lading* (HB/L) seperti layaknya pengangkut yang sesungguhnya.

Lepas dari itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebenarnya merupakan perantara atau pihak yang menjembatani antara pihak pengirim (*shipper*) dengan perusahaan pengangkutan, dalam hal ini perusahaan pengangkutan laut (*shipping line*). Dalam hal ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat bertindak selaku kuasa ataupun komisioner dari pihak pengirim (*shipper*). Dengan demikian, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam berhubungan dengan pihak perusahaan pengangkutan laut (*shipping line*) dapat bertindak untuk dan atas nama pengirim (*shipper*) atau dapat pula Perusahaan Jasa Pengurusan

Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak untuk kepentingan pengirim (*shipper*) tetapi atas namanya sendiri.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) biasanya akan bertindak sebagai komisioner, apabila pihak pengirim (*shipper*) tidak memenuhi syarat untuk bertindak selaku eksportir. Dalam hal ini, untuk dapat bertindak selaku eksportir, pengirim (*shipper*) harus memenuhi syarat-syarat tertentu, yaitu harus mempunyai:

1. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
2. Surat Izin Usaha Perusahaan (SIUP);
3. Tanda Daftar Perusahaan (TDP).

Apabila pengirim (*shipper*) tidak memenuhi syarat tersebut di atas, maka ia tidak dapat bertindak sebagai pengirim barang (eksportir). Untuk mengatasi hal itu, ia akan minta kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai komisioner atas dirinya. Jadi disini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak seolah-olah sebagai pemilik barang.

## **2.2. Kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut**

Perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan perjanjian timbal balik, dimana pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight*

*Forwarder*) mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi/fee kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Berdasarkan hal ini, perjanjian ekspedisi mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu:<sup>14</sup>

1. pelayanan berkala;
2. pemberian kuasa.

Sifat hukum pelayanan berkala ada, karena hubungan hukum antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak tetap, hanya kadang kala saja, yakni bila pengirim membutuhkan pengangkut untuk mengirim barangnya. Sifat pemberian kuasa ini ada, karena pengirim telah memberikan kuasa kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk mencari pengangkut yang baik baginya. Dalam hal ini, kedudukan kedua belah pihak, pengirim dan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), dalam perjanjian tersebut sama tinggi, yaitu kedudukan yang koordinatif. Dengan demikian kontraprestasi yang diberikan kepada Perusahaan Jaa Pengurusan transportasi (*Freight Forwarder*) bukan berupa upah atau gaji, melainkan provisi/fee.

UPT-PUSTAK-UNDIP

<sup>14</sup> Purwosutjipto, HMN., 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3 : *Hukum Pengangkutan*, Cetakan Keempat, Djambatan, Jakarta, hal.13.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pihak yang diberi kuasa, dalam melakukan pekerjaannya atas nama orang yang memberikan kuasa, dalam hal ini pengirim. Atau juga dapat dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mewakili kepentingan pengirim. Artinya, bahwa apa yang dilakukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah atas tanggungan pengirim, dan segala hak dan kewajiban yang timbul dari perbuatan yang dilakukannya itu menjadi hak dan kewajiban pengirim. Dengan demikian, nantinya apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) membuat perjanjian pengiriman barang dengan pengangkut, maka pengirimlah yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut.<sup>15</sup>

Apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menutup perjanjian pengangkutan itu atas nama sendiri untuk tanggungan pengirim, maka perjanjian perantaraan mempunyai sifat hubungan komisi, sehingga dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak sebagai komisioner. Sebagai komisioner, perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dalam membuat perjanjian pengangkutan tidak harus menyebutkan nama pengirim sebagai pihak, karena dirinyalah yang menjadi pihak dalam

---

<sup>15</sup> R. Subekti, R., *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, hal.141.

perjanjian pengangkutan. Meskipun demikian, sebagai komisioner, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarders*) dimungkinkan juga untuk bertindak atas nama pengirim.<sup>16</sup>

Apabila melihat ketentuan yang ada dalam Konvensi *The Hamburg Rules 1978*, maka akan tampak bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarders*) berkedudukan sebagai *carrier*. Dalam Konvensi *The Hamburg Rules 1978* tersebut pengangkut dibedakan menjadi dua yaitu *carrier* (pengangkut) dan *actual carrier* (pengangkut sesungguhnya). Kedua hal tersebut menurut pasal 1 Konvensi *The Hamburg Rules 1978* pengertiannya sebagai berikut:

- a. *carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.*
- b. *actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.*

Jadi, yang dimaksud dengan *carrier* (pengangkut) adalah setiap orang atau siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Sedang yang dimaksud dengan *actual*

---

<sup>16</sup> Purwosutjipto, HMN., 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 1: Pengertian Dasar Hukum Dagang*, Cetakan kesepuluh, Djambatan, Jakarta, hal.54.

*carrier* (pengangkut sesungguhnya) adalah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut (*carrier*) dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaan telah dipercayakan padanya.

Selanjutnya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), dalam menjalankan pekerjaannya sehari-hari dapat bertindak sebagai:

1. Perantara, yaitu perantara antara pemilik/pengirim (*shipper*) barang dengan pihak pengangkut laut;
2. Pemilik barang, yaitu terjadi apabila terdapat hubungan komisioner antara pemilik/pengirim barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*);
3. Pengangkut, yaitu apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menguasai sejumlah armada untuk mengangkut barang tersebut;
4. Konsultan dari pemilik barang;
5. Koordinator serta pengawas terhadap suatu proses pengiriman barang.

Untuk melaksanakan pekerjaannya sehari-hari, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu melibatkan pihak-pihak tertentu. Pihak-pihak tersebut adalah.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Ronosentono, HM. Noch. Idris, *Op.cit.*, hal.53.

1. Pemilik barang, baik penjual, pembeli atau pihak lain;
2. Pihak Perusahaan Bongkar Muat;
3. Cargo Surveyor, pemeriksa barang di pelabuhan;
4. Pengangkut, yang mengangkut barang dan dokumen muatan;
5. Asuransi dan Bank untuk dokumentasi dan keamanan barang serta sistem pembayaran terkait;
6. Badan dan instansi pemerintah seperti Bea Cukai, Departemen Perindustrian dan Perdagangan, dan sebagainya.

Disamping itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga terkait dengan:

1. Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut;
2. Perusahaan Pengangkutan pelabuhan;
3. Perusahaan Fumigasi, yaitu yang melakukan fumigasi (penyemprotan obat) pada *contaiener* agar barang aman dari gangguan binatang perusak atau jamur;

## **B. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

### **Sebagai Perantara Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut**

Sebagaimana telah diuraikan terdahulu, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kedudukan antara lain sebagai perantara, dalam dia bertindak antara pengirim dengan pengangkut. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

bertindak sebagai penghubung antara pihak pengirim dengan pihak pengangkut.

Pengirim yang hendak mengirimkan barang-barangnya kepada pihak penerima akan menghubungi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk menguruskan segala sesuatu yang berhubungan dengan proses pengiriman barang sampai barang diterima oleh pihak penerima di tempat tujuan. Dilain pihak, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang telah mendapat perintah dari pengirim segera bertindak mengurus barang-barang yang dimaksud dan kemudian menghubungi pihak pengangkut.

## **1. Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

### **1.1. Cara Terjadinya Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

Cara terjadinya perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) pada umumnya dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu:<sup>18</sup>

- a. Penawaran dari Pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

---

<sup>18</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Op.cit.*, hal.44-45.

Perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang terjadi dengan cara penawaran dari pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) ini, yang aktif adalah pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Di sini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) aktif menawarkan jasanya, baik dilakukan secara langsung, yaitu dengan menghubungi langsung calon pengirim, maupun tidak langsung, misalnya dengan cara melakukan penawaran dengan melalui media massa. Ini berarti Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mencari sendiri muatan untuk diangkut.

Jika penawaran pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dilakukan dengan melalui media massa, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya menunggu permintaan dari pihak calon pengirim. Dalam hal ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), dapat melakukan penawaran dengan mengumumkan tabel pengangkutan meliputi jenis kapal, jurusan, waktu, dan tarif.

b. Penawaran dari Pihak Pengirim

Perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga dapat dilakukan secara langsung, yaitu pihak pengirim menghubungi langsung pihak

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Ini berarti pengirim bertindak aktif, yaitu mencari sendiri Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuknya. Hal ini terjadi setelah pihak pengirim mendengar atau membaca pengumuman dari pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

## **1.2. Saat Terjadinya Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

Ada beberapa teori tentang saat terjadinya perjanjian pada umumnya, yang dapat dipinjam dan digunakan dalam perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Teori tersebut antara lain:<sup>19</sup>

### **a. Teori Pernyataan**

Menurut teori ini, perjanjian telah ada, pada saat—atas suatu penawaran—telah ditulis surat jawaban penerimaan. Dengan perkataan lain, perjanjian itu ada, pada saat pihak lain menyatakan penerimaan/akseptasinya (i.c. penerimaan yang dinyatakan dalam wujud suatu tulisan). Pada saat tersebut pernyataan kehendak dari orang yang menawarkan dan akseptor saling bertemu.

---

<sup>19</sup> Satrio, J., *Op.cit.*, hal.180-186.

b. Teori Pengiriman

Menurut teori ini, saat lahirnya perjanjian pada saat penerima/akseptor mengirimkan jawaban akseptasinya. Dalam hal ini tanggal cap pos dapat digunakan sebagai patokan, sebab saat surat tersebut dikirimkan, akseptor tidak mempunyai kekuasaan lagi atas surat jawaban tersebut.

c. Teori Pengetahuan

Menurut teori ini, perjanjian telah ada pada saat surat jawaban/akseptasi yang dikirimkan penerima/ akseptor diketahui isinya oleh orang yang menawarkan.

d. Teori Penerimaan

Menurut teori ini, saat diterimanya jawaban akseptasi, tidak peduli apakah surat tersebut dibuka atau dibiarkan tidak dibuka, menentukan saat lahirnya kata sepakat, yang berarti pula lahirnya perjanjian. Yang pokok di sini adalah saat surat tersebut sampai pada alamat si penerima surat.

Teori ini banyak diikuti dan diterima banyak sarjana. H.R.-pun dalam beberapa putusannya menerima teori ini.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dalam pasal 504-nya ditentukan, bahwa pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di kapal menerima surat tanda terima (*mate's receipt*) yang

merupakan bukti bahwa barangnya telah diterima oleh pihak pengangkut untuk diangkut dengan menggunakan kapal pengangkut. Surat tanda terima itulah nantinya, apabila pengirim menghendaki, yang ditukarkan dengan surat angkut (konosemen) yang diterbitkan oleh pengangkut setelah barang dimuat di atas kapal.

Ketentuan di atas dapat juga diterapkan dalam perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), karena pada dasarnya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah pengangkut juga, ia merupakan wakil dari perusahaan pengangkutan laut untuk melakukan perjanjian dengan pihak pengirim. Oleh karena itu, apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) telah menerima barang dari pihak pengirim, ia akan menerbitkan surat tanda terima barang kepada pengirim. Pengirim nantinya dapat menukarkan surat tersebut dengan konosemen (B/L atau Bill of Lading) kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) setelah barang dimuat di atas kapal.

Dari ketentuan ini dapat diketahui bahwa penerbitan surat tanda terima adalah suatu keharusan. Surat tanda terima membuktikan bahwa barang sudah diterima dan dimuat dalam kapal sesuai dengan penyerahan dari pengirim. Sedangkan penerbitan surat angkut (konosemen) bukanlah merupakan suatu keharusan. Dalam pasal tersebut hanya menyebutkan "...apabila pengirim menghendaki, surat tanda terima dapat ditukarkan

dengan surat angkut (konosemen)...". Jadi di sini dapat diketahui bahwa apabila pengirim menghendaki, dia dapat juga tidak menukarkan surat tanda terima itu dengan konosemen. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan laut dalam pengangkutan barang, terjadi dan mengikat pihak-pihak sejak surat tanda terima barang ditandatangani oleh pengangkut atau orang atas nama pengangkut. Dalam surat tanda terima itu dicantumkan tanda tangan pengangkut dan tanggal penerimaan. Jika diterbitkan konosemen, tanggal penerimaan sama dengan tanggal itu.<sup>20</sup>

Kemudian dalam pasal 90 KUHD ditentukan bahwa surat angkutan (konosemen) merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter di satu pihak dan pengangkut pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, juga memuat penggantian kerugian apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Melihat ketentuan pasal 90 KUHD tersebut di atas, yang kemudian dihubungkan dengan pasal 504, pasal 505, dan pasal 506 KUHD, dapat diketahui bahwa saat terjadi dan mengikatnya perjanjian pengangkutan laut dalam hal pengangkutan barang bukan pada saat penerbitan konosemen. Dalam hal ini, konosemen berfungsi sebagai:<sup>21</sup>

a. pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan.

Konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut,

---

<sup>20</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Op. cit.*, hal.45-46.

<sup>21</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid*, hal.51-52.

pengirim, dan penerima, sehingga barang dilindungi dari perbuatan sewenang-wenang dan tidak bertanggung jawab

- b. surat bukti tanda terima barang di atas kapal. Dengan adanya konosemen pengangkut/agen/nahkoda mengakui bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan;
- c. tanda bukti milik atas barang. Dengan memiliki konosemen berarti sekaligus memiliki barang yang tersebut di dalamnya. Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut di dalamnya di kapal mana barang itu berada (pasal 510 KUHD). Penyerahan konosemen sebelum barang yang tersebut di dalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai penyerahan barang tersebut (pasal 517 a KUHD);
- d. kuitansi pembayaran biaya pengangkutan. Dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu di pelabuhan pemuatan (*freight prepaid*) oleh pengirim, atau dibayar kemudian di pelabuhan tujuan (*freight to be collected*) oleh penerima;
- e. kontrak atau persyaratan pengangkutan. Konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan yang memuat syarat-syarat pengangkutan.

### 1.3. Hak dan Kewajiban Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

Dalam perjanjian antara pihak pengirim dengan Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), keduanya akan menetapkan hak dan kewajibannya dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang ada dan kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan laut. Apabila melihat kenyataannya, bahwa Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) pada dasarnya bertindak sebagai pengangkut bila berhadapan dengan pen girim. Oleh karena itu hak dan kewajiban dari pengangkut melekat juga pada Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Akan tetapi disisi lain perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) kadang-kadang tidak hanya meliputi pengangkutan saja, melainkan juga meliputi proses dari awal, yaitu sejak pengepakan sampai pengiriman. Dengan demikian hak dan kewajiban dari Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) lebih luas dibandingkan dengan pengangkut itu sendiri. Dalam hal ini, kewajiban dari Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) disamping sebagai pengangkut adalah:

- a. melakukan pengepakan dengan baik;
- b. melakukan *stuffing*;

- c. membuat perjanjian dengan perusahaan pengangkutan yang baik;
- d. membawa barang dari gudang pengirim kepada pengangkut;
- e. mengumpulkan dokumen yang berkaitan dengan barang;
- f. mengirimkan dokumen yang ada kepada penerima;
- g. menjaga barang agar selalu dalam keadaan baik.

Disamping itu, hak dari Perusahaan jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sama dengan pengangkut adalah hak untuk mendapatkan pembayaran yang layak atas kerja yang telah dilakukannya dan hak untuk mendapatkan keterangan mengenai jenis dan keadaan barang yang diserahkan kepadanya.

## **2. Arti Penting Keberadaan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut**

Keberadaan *freight forwarder* (perusahaan jasa pengurusan transportasi) dalam dunia pengangkutan sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan fungsi dan peranan dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Pada kenyataannya, dalam praktek ekspor impor barang, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kedudukan dan peranan sebagai berikut:

- a. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara;
- b. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pemilik barang dalam perjanjian pengiriman barang;

- c. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut;
- d. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai konsultan.

Dengan adanya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) pengangkutan barang menjadi lebih lancar. Hal ini dikarenakan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai penghubung antara pihak pengirim dengan pihak *shipping line* (pengangkut).

Ada beberapa alasan bagi pihak pengirim menghubungi dan menggunakan jasa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam rangka pengiriman barang, yaitu:

- a. Bagi perusahaan ekspor baru, mereka belum tahu cara dan prosedur pengiriman barang;
- b. Bagi perusahaan ekspor yang belum mempunyai izin ekspor mereka dapat menggunakan jasa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk mewakilinya;
- c. Perusahaan ekspor merasa tidak mempunyai cukup waktu untuk melakukan pengurusan pengiriman barang sendiri;
- d. Dari segi biaya, ada kalanya melakukan pengiriman lewat Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) lebih murah dibandingkan jika melakukan pengurusan sendiri;

- e. Dari segi kemudahannya, pihak pengirim (*shipper*) merasa lebih mudah menyerahkan segala urusan pengiriman barangnya kepada Perusahaan Jasa Transportasi (*Freight Forwarder*). Di samping itu, mereka tidak mau repot-repot mengurusnya, dengan menyerahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) segalanya sudah beres.
- f. dan alasan-alasan lain.

Hal di atas memang dapat dipahami, karena dalam kedudukan sebagai perantara perdagangan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai peranan tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

- a. Merupakan sumber informasi penting bagi para pemakai jasa untuk melangkah pada suatu perjanjian jual beli dengan pihak-pihak tertentu.
- b. Melalui informasi yang diterima dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut, para pemakai jasa akan dapat mengetahui terlebih dahulu siapa dan bagaimana bonafiditas dari calon mitranya.
- c. Sebagai pemilik barang, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berhak memperoleh pelayanan yang

maksimal dari pengangkut terhadap barang muatan yang telah dipercayakan kepadanya (pengangkut) untuk dikirim ke tempat tujuan.

- d. Membantu para produsen maupun masyarakat usaha lainnya untuk memperoleh lokasi yang baru di beberapa negara di dunia, agar produk-produk mereka akan memperoleh daerah pasar yang baru.
- e. Dalam hal melaksanakan tugasnya tersebut, Perusahaan Jasa Pengurusab Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertanggung jawab penuh untuk:
  - 1) keutuhan dan keselamatan barang;
  - 2) menjamin bahwa barang muatan tersebut akan selalu tepat jadwal keberangkatan dan kedatangannya di pelabuhan sesuai dengan kesepakatan yang telah diperjanjikan.
  - 3) Perusahaan Jasa Pengurusab Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang, siapapun atau bagaimanapun barang muatan tersebut diangkut/dikirim sesuai dengan tujuannya masing-masing.
  - 4) membayar setiap kewajiban dengan tepat waktu, serta tuntutan ganti rugi yang timbul, selama barang muatan dalam proses pengiriman.

Dalam kedudukannya sebagai konsultan, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai fungsi dan peranan yang penting dalam ekspor impor barang. Kadang-kadang,

produsen dihadapkan pada keadaan dan situ-asi, dimana sangat memerlukan seseorang yang dapat membantu untuk memecahkan berbagai masalah secepatnya, misalnya dalam hal pemasaran. Dalam hal ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat dimintai bantuannya, karena ia dianggap mengetahui situasi dan kondisi di beberapa negara yang menjadi tujuan ekspor barang.

Disamping itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga dapat dimintai bantuan konsultasi dalam hal:

- a. teknik pengemasan barang-barang produksi;
- b. penyelesaian suatu tuntutan ganti rugi terhadap kerusakan atau kehilangan barang, persengketaan terhadap transaksi dagang dan sebagainya;
- c. menciptakan sistem distribusi barang produksi maupun barang- barang konsinyasi;
- d. membantu membuat formulasi mengenai harga pokok barang produksi ataupun harga jualnya;
- e. merencanakan sistem pengiriman atau pengangkutan barang yang lebih efisien dan efektif.

### **3. Berakhirnya Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang berawal dari tempat pemberangkatan dan berakhir di tempat tujuan. Tempat

pemberangkatan pada pengangkutan laut disebut pelabuhan pemberangkatan dan tempat berakhirnya disebut pelabuhan tujuan. Pelabuhan tujuan yang tertera dalam surat muatan laut (konosemen) adalah tempat di mana penerima berhak menerima penyerahan muatan barang atau bagasi untuk mengakhiri pengangkutan laut. Tempat penyerahan muatan barang adalah gudang pelabuhan. Jadi di sini yang dimaksud dengan pelabuhan laut tujuan atau pelabuhan terakhir, adalah dermaga, atau gudang penerima, atau gudang pengangkut, yaitu tempat dimana muatan barang diserahkan dan diterima oleh penerima sesuai dengan persetujuan para pihak, atau tertera dalam surat muatan laut (konosemen).

Dalam pengangkutan barang, perjanjian pengangkutan laut berakhir sejak muatan barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan, atau digudang penerima, atau di gudang pengangkut, tergantung dari perjanjian yang telah disepakati. Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, perjanjian pengangkutan laut berakhir saat muatan barang diserahkan kepada penerima dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang telah ditentukan.

Pada umumnya, kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir, dibedakan dalam dua keadaan, yaitu:<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid.*, hal.107.

- a. dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam pengangkutan barang, di tempat tujuan yang telah disepakati;
- b. dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran adalah pemberesan kewajiban membayar ganti kerugian.

#### **4. Dokumen yang Berkaitan dengan Jasa Pengurusan Transportasi**

##### **4.1. *Bill of Lading* (Konosemen)**

Menurut pasal 506 KUHD, yang dimaksud dengan *Bill of Lading* atau konosemen adalah:

Surat yang diberi tanggal dan ditandatangani, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia sudah menerima barang dengan maksud untuk diangkut ke tempat tujuan yang ditunjuk, juga dengan perjanjian bagaimana penyerahan akan dilakukan.

Sedangkan menurut *The Hamburg Rules 1978 article 1 (7)* yang dimaksud dengan *Bill of Lading* adalah:

*Bill of lading means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes the deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a name person or to order, or to bearer, contitutes such an undertaking.*

Melihat kedua definisi tersebut di atas, dapat di-ketahui bahwa *Bill of lading* atau konosemen mempunyai dua fungsi, yaitu sebagai bukti penerimaan barang dan juga sebagai dokumen angkutan.<sup>23</sup>

Dalam *Bill of lading* atau konosemen ditentukan suatu syarat, yaitu harus diterbitkan dengan nama tertentu (*op naam/to order of named person*), atas pengganti (*aan order/to order*) atau atas tunjuk (*aan toonder/to bearer*). Disamping itu ditentukan juga bahwa *Bill of Lading* atau konosemen dapat diperdagangkan. Oleh karena itu, *Bill of Lading* atau konosemen termasuk surat berharga.

Berkenaan dengan ini, Perusahaan Jasa pengurusan Transportasi akan menghadapi dua *Bill of Lading* atau konosemen, yaitu *Bill of Lading* atau konosemen yang diterima dari pengangkut yang disebut sebagai *Master Bill of lading* atau *Ocean Bill of lading*. Disamping itu Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi dapat mengeluarkan *bill of lading* atau konosemen sendiri yang disebut sebagai *House Bill of lading*. Sebenarnya antara kedua macam *Bill of Lading* atau konosemen tersebut adalah sama, yang membedakan antara keduanya hanyalah dari segi siapa yang mengeluarkannya.

---

<sup>23</sup> Soedjono, Wiwoho, 1996, *Hukum Laut, Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia*, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta, hal.54.

#### 4.2. Shipping Instruction

Hal ini dapat diketahui dari isi *shipping instruction* tersebut, yaitu:

- a. *shipper*, pihak eksportir/pengirim;
- b. *consignee*, pihak penerima barang;
- c. *notify party*, alamat tujuan;

Dalam hal ini dapat dimungkinkan *notify party* (alamat tujuan) sama dengan *consignee* (pihak penerima);

- d. *freight*, cara pembayaran biaya pengiriman;

Dalam hal ini dalam praktek ada dua cara pembayaran, yaitu:

- 1) *collect*, yaitu pembayaran dilakukan di tempat tujuan setelah barang tiba di pelabuhan tujuan.
- 2) *prepay*, yaitu pembayaran dilakukan di tempat *freight forwarders* (perusahaan jasa pengurusan transportasi) sebelum barang dikirim.

- e. *description of goods*, jenis barang yang dikirimkan;
- f. *port of destination*, pelabuhan bongkar/tujuan;
- g. *port of loading*, pelabuhan muat/pemberangkatan;
- h. *to shipped on*, waktu tiba kapal di pelabuhan tujuan;
- i. *mother vessel*, nama kapal besar yang mengangkut barang ke pelabuhan tujuan;
- j. *Gross weight*, berat kotor barang yang akan dikirim;
- h. *net weight*, berat bersih barang yang akan dikirim;

i. *marks*, hal yang berkaitan dengan container, antara lain:

- 1) ukuran container,
- 2) waktu *stuffing*,
- 3) tempat *stuffing*,

#### 4.3. Invoice dan Packing List

Selanjutnya, yang dimaksud dengan *invoice* atau *factuur* adalah merupakan suatu nota yang dibuat oleh penjual atau eksportir mengenai barang-barang yang dijual kepada pembeli atau importir. *Invoice* atau *factuur* ini berisi keterangan-keterangan tentang:

- a. Nama, nomor dan alamat lengkap pembeli;
- b. Jenis dan kualitas barang, merek barang, nomor dan banyaknya *colli*;
- c. Cara pengepakan barang, nomor pak-paknya, berat bersih, berat kotor, ukuran;
- d. Nama kapal yang mengangkut, nama pelabuhan pemuatan dan pelabuhan tujuan;
- e. Persyaratan jual beli;
- f. Harga satuan dan jumlah yang harus dibayar oleh pembeli sesuai dengan term jual beli.

Mengingat hal itu, maka di dalam rangkaian dokumen pengapalan, *invoice* merupakan sumber data dari kejadian-kejadian dalam transaksi yang bersangkutan serta merupakan alat pengontrol mengenai jumlah yang harus ditagih dan keterangan barang. Karena *invoice* merupakan

keterangan mengenai pengiriman barang, maka harus dibuat secara jelas dan tegas tetapi ringkas. Kemudian *invoice* tersebut harus ditandatangani oleh orang yang berwenang dalam perusahaan yang bersangkutan.

*Invoice* atau *factuur* juga mempunyai arti penting sebagai dasar dalam penarikan/penerbitan wesel dan sebagai dasar bagi jumlah penutupan asuransi serta apabila terjadi perselisihan antara pembeli dan penjual, maka *invoice* atau *factuur* dapat dipergunakan sebagai suatu bukti tertulis adanya transaksi.<sup>24</sup>

*Packing List* disebut juga sebagai daftar pengepakan atau daftar isi peti kemas. Dalam *packing list* tersebut biasanya berisi daftar atau perincian lengkap mengenai barang-barang yang terdapat di dalam setiap peti kemas. Hal ini dimaksudkan agar supaya tiap-tiap peti kemas dapat dengan mudah diketahui isinya, baik jenisnya maupun jumlahnya.

*Packing list* ini penting dalam hal barang-barang yang dikirim itu tidak sejenis atau tidak sama bentuk atau warnanya. Sehingga dengan *packing list* ini kemungkinan terjadinya kekeliruan dapat dikurangi, misalnya pada barang-barang kelontong, tekstil, mesin dan sebagainya.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Hadisoeparto, Hartono, *Op.cit.*, hal.77.

<sup>25</sup> Hadisoeparto, Hartono, *Ibid.*, hal.82.

#### 4.4. Surat Pemberitahuan Ekspor Barang

Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) yang disahkan oleh Kantor Bea Cukai mencantumkan sebagai berikut:

- a. Jenis PEB;
- b. Jenis Barang Ekspor;
- c. Cara Perdagangan;
- d. Cara Pembayaran;
- e. Data Pemberitahuan;
  - 1) Identitas eksportir;
  - 2) Nama Alamat Eksportir;
  - 3) Nomor dan tanggal SIUP;
  - 4) Nama, alamat Penerima/Pembeli;
  - 5) Identitas PPJK;
  - 6) Nama, alamat PPJK;
  - 7) Nomor dan tanggal surat izin PPJK;
  - 8) Cara pengangkutan;
  - 9) Perkiraan tanggal ekspor;
  - 10) Nama sarana pengangkutan;
  - 11) Pelabuhan Muat;
  - 12) Pelabuhan bongkar;
  - 13) Pelabuhan Transit;
  - 14) Nomor invoice;

- 15) Nomor LPSB;
  - 16) Propinsi asal barang;
  - 17) Negara tujuan;
  - 18) Izin khusus;
  - 19) Cara penyerahan barang;
  - 20) Valuta;
  - 21) Freight;
  - 22) Asuransi;
  - 23) Nilai barang keseluruhan;
  - 24) Merek dan nomor kemasan;
  - 25) Jumlah dan jenis pengemas;
  - 26) Berat kotor;
  - 27) Berat bersih;
  - 28) Pos tarif/HS;
  - 29) Berat barang pada saat penerimaan;
  - 30) Jumlah dan jenis satuan;
- f. Tanggal pemeriksaan barang, nama, tanda tangan dan cap pemeriksa;
- g. nama, tanda tangan dan cap dari pejabat kantor bea cukai.

Surat Pemberitahuan Ekspor Barang tersebut juga dilampiri dengan lembaran yang berisi uraian tentang:

- a. jenis barang;
- b. berat bersih barang keseluruhan;

- c. keadaan barang pada saat penerimaan;
- d. jumlah dan jenis satuan kemasan barang;
- f. harga barang per-satuan;
- g. harga barang sejenis keseluruhan;
- h. tanggal, nama dan tanda tangan dari pemeriksa barang.

#### 4.5. Certificate of Fumigation

Disamping itu, container yang hendak dimuat dalam kapal juga perlu dilakukan fumigasi, yaitu penyemprotan semacam obat ke dalam container agar barang-barang yang ada dalam *container* tidak diganggu oleh binatang-binatang yang sifatnya merusak, misalnya kecoa, kutu, jamur dan sebagainya. Fumigasi dilakukan oleh perusahaan fumigasi yang nantinya setelah itu mengeluarkan surat *Certificate of Fumigation* (CoF).

Dalam *Certificate of Fumigation* (CoF) tersebut memuat antara lain:

- a. *discription of goods*, keterangan jenis barang;
- b. *quantity*, jumlah barang;
- c. *container/seal no.*, nomor container;
- d. *shipper*, pihak pengirim barang;
- f. *consignee*, pihak penerima barang;
- g. *notify party*, alamat tujuan pengiriman barang;
- h. *destination*, negara tujuan pengiriman barang;
- i. hal-hal yang berkaitan dengan pelaksanaan fumigasi, seperti:

- a) waktu dan tanggal pelaksanaan fumigasi;
- b) sistem fumigasi;
- c) bahan yang digunakan fumigasi;
- d) suhu pada saat fumigasi;
- e) lamanya fumigasi.

#### **4.6. Certificate of Origin**

Yang dimaksud dengan *Certificate of Origin* atau surat keterangan negara asal adalah surat pernyataan yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang, dalam hal ini Departemen Perindustrian dan Perdagangan, yang menyebutkan negara asal suatu barang. *Certificate of Origin* ini penting artinya untuk memperoleh fasilitas bea masuk maupun sebagai alat penghitung *quota* di negara tujuan, atau untuk mencegah masuknya barang dari negara yang terlarang.<sup>26</sup>

### **C. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi**

#### **1. Prinsip Tanggung Jawab**

Titik sentral pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tentang prinsip tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu

---

<sup>26</sup> M.S., Amir, 1999, *Ekspor Impor*, Cetakan Keenam, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, hal.223.

bergantung kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat) maupun ditinjau secara mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik darat, laut maupun udara). Setidak-tidaknya ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab yang dikenal, yaitu:<sup>27</sup>

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*);
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute* atau *strict liability principle*);

#### **1.1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Dasar Unsur Kesalahan (*Fault Liability, Liability Based on Fault Principle*)**

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wa-jib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini di atur dalam pasal 1365 KUHPerdara sebagai ketentuan

---

<sup>27</sup> Wiradipradja, E. Saefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta, hal.19.

umumnya. Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur jasa jenis pengangkutan.<sup>28</sup>

Secara tradisional, yang dimaksud dengan prinsip kesalahan mempunyai dua aspek. Pertama, adalah adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain karena kesalahannya diwajibkan untuk memberikan santunan atas kerugian itu kepada korban. Kedua, adalah adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya tidak memberikan santunan kepada korban.<sup>29</sup> Prinsip kesalahan lebih memusatkan perhatiannya kepada hubungan yang pertama, yaitu jika penyebab kerugian terbukti bersalah pihak korban berhak untuk memperoleh santunan dan bila tidak terbukti adanya unsur kesalahan maka santunan tidak diberikan.

## **1.2. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Praduga (*Rebuttable Presumption of Liability Principle*);**

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia

---

<sup>28</sup> Muhammad, Abdulkadir, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan ketiga, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung. hal.37.

<sup>29</sup> Atiyah, P.S., 1975, *Accidents, Compensation and the Law*, 2nd ed., Weidenfeld and Nicolson, London, hal. 414.

tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.<sup>30</sup>

Prinsip tanggung jawab ini dimaksudkan untuk mengatasi kesulitan-kesulitan yang ada dalam prinsip tanggung jawab berdasar unsur kesalahan. Hal ini berdasarkan pemikiran, bahwa pihak pengangkut akan lebih mudah dalam membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah daripada bagi korban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut. Hal ini dikarenakan, pihak pengangkut dengan sendirinya lebih menguasai semua permasalahan yang berkaitan dengan pengangkutan dibandingkan dengan pengirim atau penumpang dan penerima.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Muhammad, Abdulkadir, 1998, *Op.cit.*, hal.40.

<sup>31</sup> Wiradipradja, E. Saefullah, *Op.cit.*, hal.32.

### 1.3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*No-Fault Liability, Absolute atau Strict Liability Principle*);

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun juga yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: "Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini."<sup>32</sup>

## 2. Ganti Rugi

Salah satu kewajiban pengangkut adalah merawat, menjaga, memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baik-nya dan menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya, dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak atau tidak terlambat. Dari kewajiban tersebut menimbulkan tanggung jawab bagi pengangkut, yaitu pengangkut bertanggung jawab terhadap musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.

---

<sup>32</sup> Muhammad, Abdulkadir, *Ibid*, hal.41.

Apabila pengangkut tidak melaksanakan kewajibannya yang mengakibatkan musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, maka hal itu akan menimbulkan kerugian bagi pihak pengirim/pemilik barang. Dengan demikian, pengangkut dapat dikatakan melakukan wanprestasi. Dalam hal ini pihak kreditur, dalam hal ini pengirim atau pemilik barang, dapat menuntut ganti kerugian pada pihak pengangkut.

### 2.1. Pengertian Ganti Rugi

Berdasarkan ketentuan pasal 1243 KUHPerdara, pengantian kerugian yang dapat dituntut oleh seorang kreditur meliputi unsur-unsur biaya, rugi dan bunga. Yang dimaksud dengan unsur biaya adalah segala pengeluaran atau perongkosan yang nyata-nyata sudah dikeluarkan oleh satu pihak. Yang dimaksud dengan unsur rugi adalah kerugian karena kerusakan barang-barang kepunyaan kreditur yang diakibatkan oleh kelalaian si debitur. Sedangkan yang dimaksud dengan bunga adalah kerugian yang berupa kehilangan keuntungan yang sudah dibayangkan atau dihitung oleh kreditur.<sup>33</sup>

Berkaitan dengan ini, ganti kerugian yang dapat dituntut oleh kreditur hanya kerugian yang dapat dianggap sebagai akibat langsung dari adanya wanprestasi. Hal ini merupakan pembatasan yang diberikan oleh

---

<sup>33</sup> Subekti, R., 1987, *Hukum Perjanjian*, Cetakan kesebelas, PT. Intermasa, Jakarta, hal.47.

undang-undang dari apa yang boleh dituntut sebagai ganti rugi, yang berarti juga merupakan perlindungan terhadap debitur yang lalai atau alpa dari tindakan kesewenang-wenangan kreditur.

Pada umumnya penggantian kerugian dilakukan menilai jumlah kerugian dalam sejumlah uang tertentu. Akan tetapi dalam hal ini tidak tertutup kemungkinan bahwa orang yang dirugikan menuntut penggantian *in natura*, kalau memang memungkinkan untuk dilaksanakan. Misalnya orang yang menuntut pengembalian barang yang dicuri. Hal yang demikian itu lebih cocok dengan prinsip “sedapat- dapatnya mengembalikan si penderita ke dalam kedudukan seandainya tidak ada tindakan melawan hukum yang merugikan itu”.<sup>34</sup>

## 2.2. Prinsip-Prinsip dalam Pemberian Ganti Rugi

Ada beberapa prinsip yang harus diperhatikan dalam pemberian ganti kerugian, yaitu.<sup>35</sup>

- a. Ganti rugi pada prinsipnya adalah mengganti seluruh kerugian dan hanya pada kerugian-kerugian tertentu saja prinsip ini disimpangi, yaitu apabila mengenai kerugian yang bersifat idiil. Salah satu bentuk dari kerugian idiil adalah kerugian moril.

---

<sup>34</sup> Satrio J., 1993, *Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang: Bagian Pertama*, Cetakan Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal.352-353.

<sup>35</sup> Satrio, J., 1994, *Ibid*, hal.131.

- b. Kerugian yang dapat dimintakan ganti kerugian harus merupakan kerugian yang benar-benar diderita. Jadi dalam hal ini disyaratkan kerugian tersebut sudah diderita dan besarnya tuntutan ganti kerugian tidak melebihi nilai kerugian itu sendiri.
- c. Kerugian yang dimaksud adalah kerugian yang nyata, yaitu kerugian yang dapat dilihat dengan mata dan dapat dinilai dengan uang, misalnya kerusakan fisik dari suatu benda.
- d. Penggantian kerugian sedapat-dapatnya mengembalikan si penderita ke dalam kedudukan seandainya tidak ada tindakan melawan hukum yang merugikan itu.

### **2.3. Pembatasan Pemberian Ganti Rugi**

Berkaitan penggantian kerugian, ganti kerugian yang dapat dituntut oleh kreditur hanya kerugian yang dapat dianggap sebagai akibat langsung dari adanya wanprestasi. Hal ini merupakan pembatasan yang diberikan oleh undang-undang dari apa yang boleh dituntut sebagai ganti rugi, yang berarti juga merupakan perlindungan terhadap debitur yang lalai atau alpa dari tindakan kesewenang-wenangan kreditur. Disamping itu, pembatasan pemberian ganti rugi juga dimaksudkan untuk memberi perlindungan kepada pihak debitur agar yang bersangkutan tidak menanggung risiko yang terlalu besar.

Dalam perjanjian pengangkutan, dikenal juga pembatasan tanggung jawab, yang berarti juga pembatasan ganti rugi yang harus diberikan oleh pihak pengangkut. Dalam Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 ditentukan bahwa tanggung jawab untuk pengangkutan barang sebagaimana ditentukan dalam pasal 92 ayat (1) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian menurut ketentuan ini, pihak pengangkut dan pengguna jasa dapat membuat kesepakatan untuk menentukan besar ganti kerugian yang harus diberikan pengangkut sebagai wujud tanggung jawabnya. Apabila dalam hal ini kedua belah pihak tidak membuat kesepakatan, maka mengenai pembatasan pemberian ganti rugi ini diserahkan kepada ketentuan yang berlaku.

Mengenai pembatasan tanggung jawab ini juga diatur dalam pasal 470 KUHD, meskipun pada prinsipnya pengangkut tidak diperkenankan untuk membatasi tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian/kesalahannya. Akan tetapi hal di atas dapat disimpangi apabila hal tersebut telah diperjanjikan. Pasal 470 ayat (1) KUHD menentukan bahwa apabila telah diperjanjikan sebelumnya, maka pengangkut tidak akan bertanggung jawab untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk setiap barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut sebelum atau pada waktu barang

itu diterimanya. Jumlah itu tidak boleh lebih rendah dari Rp 600,00 (enam ratus rupiah).

Selanjutnya ayat (2) dari pasal 470 menentukan bahwa apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya, maka pengangkut dibebaskan dari pemberian ganti kerugian.

Apabila pengangkut itu pengusaha kapal sendiri, maka menurut pasal 474 KUHD tanggung jawab pengangkut sebagai demikian itu tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut adalah terbatas sampai jumlah Rp 50,00 tiap m<sup>3</sup> isi bersih kapal ditambah sekedar kapal-kapal yang digerakkan dengan tenaga mesin.

Menurut pasal 476 KUHD menentukan bahwa apabila kerugian disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan berat dari pihak pengangkut, maka pengangkut dapat dituntut penggantian kerugian terhadap seluruh kerugian.

Hanya saja untuk waktu sekarang besarnya nilai ganti rugi sebagaimana dimaksud diatas dirasa terlalu kecil. Hal ini menyebabkan ketidakadilan bagi pihak pengirim/pemilik atau penerima barang. Oleh karena itu, untuk memberikan rasa keadilan nilai ganti rugi diatas tidak dapat diberlakukan lagi dan perlu dilakukan perubahan. Apabila melihat ketentuan yang ada dalam Konvensi *The Hague Rules 1924*, disana juga ada ketentuan tentang pembatasan tanggung jawab, dalam hal ini

pembatasan pemberian ganti rugi oleh pengangkut. Article 4 ayat (5) Konvensi tersebut menentukan bahwa pengangkut dibatasi tanggungjawabnya sampai pada jumlah 100 (seratus) *poundsterling* untuk setiap bungkus/colli atau unit barang. Ketentuan ini karena banyak menimbulkan ketidakpuasan maka pada tahun 1968 di Brussel diadakan suatu *protocol* untuk menyempurnakan article 4 ayat (5) Konvensi *The Hague Rule 1924*, yang biasa disebut sebagai *Protocol Brussel 1968*.

Dalam *Protocol Brussel 1968* tersebut ditentukan bahwa apabila keadaan dan harga barang telah diberi tahukan kepada pengangkut sebelum pemuatan dan telah disebutkan di dalam *Bill of Lading*, maka dalam hal terjadi adanya kehilangan atau kerusakan, pengangkut tetap bertanggung jawab terhadap barang dalam jumlah yang dapat disamakan dengan 10.000 (sepuluh ribu) *franc* per bungkus/colli atau 30 (tiga puluh) *franc* per kilo dari setiap bagian yang hilang atau rusak. Selanjutnya ditentukan juga bahwa pengangkut tidak akan bertanggung jawab terhadap setiap kejadian mengenai kehilangan dan kerusakan barang apabila keadaan/sifat atau harga barang ternyata yang disebut dalam *Bill of Lading* adalah tidak benar. Juga apabila kerusakan atau kehilangan barang itu karena kesengajaan pengangkut, maka "*limitation of liability*" seperti tersebut terdahulu tidak berlaku bagi pengangkut.

Sedangkan dalam *The Hamburg Rules 1978 article 6 ayat 1* ditentukan bahwa pertanggungjawaban pengangkutan atas kerugian yang

diakibatkan karena kehilangan atau kerusakan barang, dibatasi pada jumlah yang sama dengan 835 satuan uang perkoli atau satuan perkapalan lain atau 2,5 satuan uang perkilogram dari berat kotor barang yang hilang atau rusak, dimana bisa dipilih yang lebih tinggi.

## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Hal-Hal yang Diperjanjikan Dalam Perjanjian antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

Perjanjian pengiriman barang melalui perantara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), disamping akan menempatkan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pemegang kuasa juga akan menempatkan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara, yaitu perantara antara pengirim/pemilik barang dengan perusahaan angkutan laut.

Perjanjian pengiriman barang melalui laut dapat dilakukan secara langsung, dalam arti pihak pengirim (*shipper*) langsung berhubungan dengan perusahaan pengangkutan laut (*shipping line*). Akan tetapi hal itu dapat juga dilakukan dengan perantara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Apabila perjanjian pengiriman barang itu dilakukan dengan Perantara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), maka sebelum mengirimkan barangnya, pengirim (*shipper*) akan melakukan perjanjian perantara

terlebih dahulu dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Perjanjian yang dibuat antara pengirim (*shipper*) dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanyalah berupa kesepakatan antara kedua belah pihak yang ditandai dengan diterbitkannya *Shipping Instruction* (SI) oleh pihak *shipper* (pengirim) yang kemudian dikirimkan kepada pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Dalam hal mengirimkan *Shipping Instruction* tersebut dapat dilakukan dengan cara di-kirimkan lewat surat, dikirimkan langsung, faximile, atau dengan cara lain. *Shipping instruction* tersebut, sebagai tanda telah disepakatinya penawaran, baik yang datang dari pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) maupun yang datang dari pihak pengirim (*shipper*), yang terjadi sebelumnya mengenai *schedul* (jadwal) kapal, ongkos pengiriman, dan lain-lain.

Bagi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), *shipping instruction* yang telah diterimanya itu merupakan semacam surat perintah dari pengirim (*shipper*) untuk melakukan pengurusan dalam rangka pengiriman barang, bukan sebagai perjanjian tertulis antara *shipper* dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*). Hal ini dapat diketahui dari isi *Shipping Instruction* tersebut, yaitu:

- a. *shipper*, pihak eksportir/pengirim;
- b. *consignee*, pihak penerima barang;
- c. *notify party*, alamat tujuan;

Dalam hal ini dapat dimungkinkan *notify party* (alamat tujuan) sama dengan *consignee* (pihak penerima);

- d. *freight*, cara pembayaran biaya pengiriman;

Dalam hal ini dalam praktek ada dua cara pembayaran, yaitu:

- 1) *collect*, yaitu pembayaran dilakukan di tempat tujuan setelah barang tiba di pelabuhan tujuan.
- 2) *prepare*, yaitu pembayaran dilakukan di tempat *freight forwarders* (perusahaan jasa pengurusan transportasi) sebelum barang dikirim.

- e. *description of goods*, jenis barang yang dikirimkan;
- f. *port of destination*, pelabuhan bongkar/tujuan;
- g. *port of loading*, pelabuhan muat/pemberangkatan;
- h. *to shipped on*, waktu tiba kapal di pelabuhan tujuan;
- i. *mother vessel*, nama kapal besar yang mengangkut barang ke pelabuhan tujuan;
- j. *Gross weight*, berat kotor barang yang akan dikirim;
- k. *net weight*, berat bersih barang yang akan dikirim;
- l. *marks*, hal yang berkaitan dengan container, antara lain:
  - 1) ukuran container,
  - 2) waktu *stuffing*;
  - 3) tempat *stuffing*,

Di dalam *Shipping Instruction* tersebut hanya menyebutkan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pengiriman barang atau hanya hal-hal yang berkaitan dengan barang itu sendiri, tidak mencantumkan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak. Disamping itu, isi dari *Shipping Instruction* tersebut semuanya ditentukan oleh pihak pengirim (*shipper*) meskipun didasarkan pada pembicaraan yang terjadi sebelumnya antara kedua belah pihak.

Karena *Shipping Instruction* tersebut bagi pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dianggap sebagai surat perintah untuk melakukan pengurusan yang berkaitan dengan pengiriman barang, maka dalam hal ini pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) belum akan melakukan pengurusan sampai pihak pengirim (*shipper*) mengirimkan *Shipping Instruction* kepadanya. Hal yang sama juga akan dilakukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) apabila pihak pengirim (*shipper*) hanya memberi perintah kepadanya dengan melalui telepon atau yang lainnya, bukan dengan *Shipping Instruction*.

Dari *Shipping Instruction* tersebut dapat diketahui hal-hal yang diperjanjikan antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yaitu:

a. Pengepakan;

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) diminta oleh pengirim untuk melakukan pengepakan barang-barang yang akan dikirim.

b. Stuffing;

Setelah proses pengepakan selesai Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) diminta juga untuk melakukan pemuatan barang yang telah dipak/ dikemas kedalam kontainer yang telah disediakan juga oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*).

c. Handling;

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) setelah proses di atas telah selesai, diminta untuk mengangkut barang-barang tersebut dari gudang pengirim ke pelabuhan muat yang telah ditentukan.

d. Mencarikan Perusahaan Angkutan Laut;

Sebenarnya, proses ini dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) pada saat setelah menerima *shipping instruction* dari pengirim.

e. Melakukan perjanjian pengangkutan dengan Perusahaan Angkutan Laut; Perjanjian ini diwujudkan dengan penerbitan *Bill of Lading* oleh

Perusahaan Angkutan Laut yang kemudian diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

- f. Melakukan pengurusan penerimaan barang di pelabuhan tujuan;

Hal ini dilakukan oleh agen dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang ada di negara tujuan. Dalam hal ini termasuk juga memberitahukan kepada penerima bahwa barang-barang miliknya telah sampai di pelabuhan tujuan.

- g. Mengumpulkan dan menguruskan dokumen-dokumen yang diperlukan;

Dalam proses pengiriman barang sebagaimana dimaksud di atas, diperlukan dokumen-dokumen sebagai syarat dan pelengkap, yaitu *Bill of Lading, Invoice, Packing List, Certificate of Origin, Certificate of Fumigation*, Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

- h. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) terhadap barang;

Hal ini merupakan hal yang sangat penting untuk diperjanjikan dalam perjanjian antara pengirim (*shipper*) dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Hal ini karena barang-barang tersebut oleh pengirim (*shipper*) memang telah diserahkan kedalam kekuasaan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight*

*Forwarder*) telah mendapat kuasa dari pengirim (*shipper*) untuk melakukan pengurusan pengiriman barang.

Selanjutnya, perjanjian antara pihak *shipper* dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut diwujudkan dengan suatu akta yang disebut *House Bill of Lading*.

### **1.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pemegang Kuasa**

Dalam perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut antara lain akan menempatkan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang. Atau dengan kata lain dapat dikatakan bahwa pengirim/pemilik barang akan memberikan kuasa kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk melakukan pengurusan yang berkaitan proses pengiriman barang.

Sebagai pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkedudukan seolah-olah sebagai pengirim/ pemilik barang apabila berhadapan dengan pihak lain. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertindak untuk kepentingan dan

atas nama pengirim/pemilik terhadap barang yang telah diserahkan kepadanya.

Kaitannya dengan hal di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan melakukan hal-hal yang berkaitan dengan pengiriman barang. Dalam hal ini, hal-hal yang diperjanjikan antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) antara lain sebagai berikut:

- a. pelaksanaan *stuffing*, yaitu pemuatan pak-pak barang ke dalam *countainer*;
- b. pelaksanaan *handling*, yaitu pengangkutan barang dari gudang pengirim/pemilik barang ke pelabuhan;
- c. mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan angkutan laut;
- d. mencari dokumen-dokumen barang yang diperlukan untuk proses pengiriman;
- e. mengirimkan dokumen-dokumen sebagaimana dimaksud di atas kepada penerima;
- f. menyerahkan barang ke tangan pengangkut;
- g. melakukan bongkar muat barang ke dan dari kapal pengangkut;
- h. memberitahukan kepada penerima bahwa barang telah sampai di pelabuhan tujuan;

## 1.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Perantara

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) selain berkedudukan sebagai pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang, juga berkedudukan sebagai perantara dalam perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan perantara dalam perdagangan internasional, yaitu perantara antara pengirim/pemilik barang dengan perusahaan angkutan laut.

Hal-hal yang diperjanjikan dalam perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), kaitannya sebagai perantara antara lain sebagai berikut:

- a. menghubungkan antara pihak pengirim/pemilik barang dengan pihak Perusahaan Angkutan Laut;
- b. melakukan pengemasan barang, hal ini dilakukan apabila diminta oleh pengirim/pemilik barang;
- c. sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus menjamin atas keutuhan dan keselamatan barang, menjamin ketepatan jadwal kapal, baik jadwal keberangkatan maupun kedatangan;

- d. sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang beserta dokumentasinya;

### **1.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pengangkut**

Kedudukan lain dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam perjanjian dengan pengirim/pemilik barang disamping yang telah diuraikan di atas adalah sebagai pengangkut. Hal ini dapat diketahui dari dapatnya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mengeluarkan *Bill of Lading* yang disebut dengan *House Bill of Lading*.

Hal-hal yang diperjanjikan dalam perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam kedudukannya sebagai pengangkut antara lain sebagai berikut:

- a. mengeluarkan dokumen angkutan dan menyerahkannya kepada pengirim/pemilik barang;
- b. melakukan pengangkutan atas barang yang telah diserahkan kepadanya untuk diangkut dengan aman dan selamat sampai tujuan;

Hal yang diperjanjikan	Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi	Perusahaan Pengangkutan
Harga	Antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi dengan Perusahaan Pengangkutan sama	
Hak Pengirim	Barang dikirim dari gudang pengirim ke gudang penerima (door to door service)	Barang dikirim dari pelabuhan pemberangkatan ke pelabuhan tujuan (port to port service)
	Menerima penyerahan dokumen pengangkutan	Menerima penyerahan dokumen pengangkutan
Hak Pengangkut	Mendapat pembayaran atas pekerjaan yang telah dilakukannya. Memperoleh keterangan segala hal yang berhubungan dengan barang kiriman.	Mendapat pembayaran atas pekerjaan yang telah dilakukannya tidak
Kewajiban Pengirim	Membayar biaya angkutan	Membayar biaya angkutan
	Memberi keterangan segala hal yang berkaitan dengan barang kiriman	tidak
Kewajiban Pengangkut	Mencarikan alat angkut yang baik	Menyediakan alat angkut yang baik
	Mengangkut barang dari gudang pengirim sampai ke gudang penerima	Mengangkut barang dari pelabuhan pemberangkatan sampai ke pelabuhan tujuan
	Menjaga keselamatan barang kiriman sejak dari gudang pengirim sampai ke gudang penerima.	Menjaga keselamatan container sejak dari pelabuhan pemberangkatan sampai ke pelabuhan tujuan.
	Menyerahkan dokumen pengangkutan kepada pengirim	Menyerahkan dokumen pengangkutan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi.
Tanggung Jawab Pengangkut	Memberi ganti rugi terhadap kerusakan dan kehilangan barang	Memberi ganti rugi terhadap kerusakan barang apabila ada kerusakan container dan kehilangan barang.

## 2. Pelaksanaan Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

Yogyakarta dikenal sebagai kota budaya dan kerajinan. Oleh karena itu di kota Yogyakarta ini banyak terdapat pengusaha yang bergerak di bidang kerajinan. Hasil kerajinan yang biasa diproduksi oleh para wiraswastawan Yogyakarta antara lain adalah:

- a. barang-barang furnitur (*furniture*), yang berupa meja dan kursi yang terbuat dari kayu;
- b. barang-barang kerajinan tangan (*handycraft*), berupa:
  - 1) tas, dompet, dan sebagainya dari bermacam-macam bahan misalnya kulit, daun pandan dan lain-lain;
  - 2) keramik/terakota, dengan berbagai macam bentuk dan coraknya;
  - 3) wayang, baik wayang kulit maupun wayang golek;
  - 4) hiasan dinding;
  - 5) asbak, tempat lilin dan sejenisnya;
  - 6) ukir-ukiran kayu;
  - 7) dan sebagainya.
- c. lukisan batik;
- d. garmen batik; dan sebagainya.

Sebagian dari para pengusaha kota Yogyakarta tersebut ada yang merasa cukup hanya memproduksi dan menjualnya untuk kebutuhan dalam negeri atau Yogyakarta dan sekitarnya. Akan tetapi, tidak sedikit

pula dari para pengusaha Yogyakarta tersebut yang memproduksi dan menjualnya tidak hanya untuk kebutuhan dalam negeri tetapi juga luar negeri (ekspor).

Dalam hal akan melakukan ekspor ke luar negeri, pengusaha tersebut biasanya akan meminta bantuan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk pengiriman barangnya. Akan tetapi hal ini tidak selalu demikian, karena dimungkinkan juga pengusaha tersebut langsung berhubungan dengan pihak perusahaan pengangkutan laut (*shipping line*) tanpa meminta bantuan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Apabila ekspor tersebut dilakukan dengan menggunakan jasa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), maka perjanjian antara pihak pengirim (*shipper*) dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat terjadi karena:

- a. penawaran pihak *shipper* (pengirim)
- b. penawaran pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Dalam proses penawaran tersebut yang biasanya dibicarakan adalah tentang *schedule* kapal, ongkos pengiriman dan sebagainya.

Setelah proses penawaran tersebut, kesepakatan antara keduanya akan ditandai dengan penerbitan *Shipping Instruction* (SI) oleh pihak

pengirim/pemilik barang (*shipper*) yang kemudian dikirimkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarders*). *Shipping instruction* (SI) tersebut berisi antara lain:

- a. *shipper*, pihak eksportir/pengirim;
- b. *consignee*, pihak penerima barang;
- c. *notify party*, alamat tujuan;

Dalam hal ini dapat dimungkinkan *notify party* (alamat tujuan) sama dengan *consignee* (pihak penerima);

- d. *freight*, cara pembayaran;

Dalam hal ini dalam praktek ada dua cara pembayaran, yaitu:

1) *collect*, yaitu pembayaran dilakukan di tempat tujuan setelah barang tiba di alamat tujuan.

2) *prepare*, yaitu pembayaran dilakukan di tempat Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarders*) sebelum barang dikirim.

- e. *description of goods*, jenis barang yang dikirimkan;
- f. *port of destination*, pelabuhan bongkar/tujuan;
- g. *port of loading*, pelabuhan muat/pemberangkatan;
- h. *to shipped on*, waktu tiba kapal di pelabuhan tujuan;
- i. *mother vessel*, nama kapal besar yang mengangkut barang ke pelabuhan tujuan;

- j. *Gross weight*, berat kotor barang yang akan dikirim;
- k. *net weight*, berat bersih barang yang akan dikirim;
- l. *marks*, hal yang berkaitan dengan container, antara lain:
  - 1) ukuran container,
  - 2) waktu *stuffing*;
  - 3) tempat *stuffing*,

Yang dimaksud dengan *stuffing* adalah memasukkan barang yang telah dilakukan pengepakan ke dalam *container*.

Perjanjian antara pengirim/pemilik barang (*shipper*) dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat terjadi dalam dalam dua kemungkinan, yaitu:

- a. menyerahkan semua urusan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*);
- b. tidak semua urusan diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Penyerahan segala urusan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) oleh pengirim (*shipper*) biasanya terjadi apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut mempunyai divisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Akan tetapi dimungkinkan juga tidak demikian, artinya pengirim/pemilik barang (*shipper*) tidak memandang apakah Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai di-visi Ekspedisi Muatan

Kapal Laut (EMKL) atau tidak, segala urusan yang berkaitan dengan pengiriman barang semua diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Hal ini berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu, misalnya pihak pengirim/pemilik barang (*shipper*) tidak mau repot mengurus, dia mempercayakan semuanya kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk mengurus kepentingannya.

Sedangkan dalam hal pengirim/pemilik barang (*shipper*) tidak menyerahkan semua urusan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berdasarkan pertimbangan antara lain, bahwa dia merasa mampu dan mempunyai waktu untuk itu. Hal ini berarti, pengirim/ pemilik barang (*shipper*) di samping berhubungan dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), dia juga berhubungan dengan perusahaan Ekspedisi Muatan kapal laut (EMKL). Keadaan yang demikian ini biasanya terjadi apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mempunyai divisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau dia sudah biasa menggunakan atau lebih percaya pada perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) tertentu.

Dalam hal pengirim/pemilik barang (*shipper*) menyerahkan semua urusan yang berhubungan dengan pengiriman barang kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), maka setelah

menerima *Shipping Instruction* (SI) dari pengirim/pemilik barang (*shipper*), Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan meneruskan *Shipping Instruction* tersebut kepada Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) dan divisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang merupakan bagian dari padanya atau perusahaan Ekspedisi Muatan kapal Laut (EMKL) lain.

Tetapi apabila pengirim/pemilik barang (*shipper*) tidak menyerahkan semua urusan mengenai pengiriman kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), maka disini *Shipping Instruction* yang telah diterima dari pengirim/pemilik barang (*shipper*) hanya akan diteruskan kepada Perusahaan Pengangkutan Laut *shipping line*. Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Luat (EMKL) akan dihubungi sendiri oleh pengirim/pemilik barang (*shipper*), tanpa melalui perantara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menghubungi Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) karena memang Perusahaan Pengangkutan Laut-lah (*Shipping Line*) yang mempunyai *container* dan kapal. Hal ini berarti, nama yang tercantum di dalam *con-tainer* akan selalu sama dengan kapal yang mengangkut-nya.

Pihak Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) setelah mendapat *Shipping Instruction* (SI) dari pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) segera menyiapkan

*container* dan tempat di atas kapal (*space*). Sementara itu, pihak perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) setelah menerima *Shipping Instruction* (SI) segera menyiapkan armada (*truck*) yang nantinya digunakan untuk membawa *container*. Apabila pihak Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) tidak mempunyai armada (*truck*) sendiri, maka pihak Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) bisa menyewa dari pihak lain. Dan setelah itu, pihak Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) mengambil *delivery order* (DO), yaitu surat untuk mengambil *container* dan sekaligus mengambil *container* di tempat Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*). Di dalam *delivery order* (DO) tersebut, telah dicantumkan nomer dari *container*. Di samping itu, pihak Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) oleh Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) juga diberi *shill*, yaitu alat yang nantinya digunakan untuk menyegel *container*.

Setelah semuanya siap, Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) membawa armada (*truck*) yang mengangkut *container* ke tempat pengirim/pemilik barang (*shipper*). *Container* tersebut oleh pihak pengirim/pemilik barang (*shipper*) kemudian dilakukan pemuatan barang ke dalam *container* (*stuffing*) atas barang-barang yang akan dikirim. Tetapi sebelum barang-barang tersebut dimasukkan ke dalam *container* (*stuffing*), terlebih dahulu terhadap barang-barang tersebut dikemas/ dilakukan pengepakan sedemikian rupa sehingga aman diperjalanan. Di

samping itu, dalam melakukan pemuatan barang ke dalam *container* (*stuffing*), haruslah memperhatikan:

- a. Sebelum *container* dimuati (*stuffing*) barang-barang, harus terlebih dahulu diperiksa apakah *container* itu dalam keadaan baik dan bersih.
- b. Barang yang dimuat dalam *container* harus seimbang dan merata serta cara meletakkan barang-barang di dalam *container* harus sedemikian rupa sehingga tidak akan mengganggu dalam *handling*-nya, yaitu dengan memperhatikan letak yang dibawah harus cukup mampu untuk menahan beratnya barang-barang yang akan diletakkan di atasnya.
- c. Kedudukan barang dapat menahan tekanan-tekanan yang terjadi bila kedudukan (posisi) *container* dalam keadaan miring, misalnya pada waktu *handling* di atas trailer atau selama berlangsungnya pengangkutan.
- d. Muatan-muatan yang sejenis sebaiknya disatukan dan harus disesuaikan dengan ukuran dalam *container*.

Untuk mengerjakan pemuatan barang-barang ke dalam *container* (*stuffing*), perlu dicegah akan terjadinya kerusakan yang mungkin timbul terhadap muatan atau *container* itu sendiri. Salah satu cara untuk mencegah timbulnya kerusakan itu perlu diperhatikan cara penataan muatan harus baik dan sedapat mungkin karena bentuk *container* itu segi empat, maka dinding-dinding muka, samping dan pintu-pintu *container*

harus dibuat sedemikian rupa sehingga cukup kuat untuk menahan tekanan yang cukup besar atau tidak tertumpu pada satu titik/tempat saja.

Perlu diperhatikan juga, sebelum melakukan pemuatan barang ke dalam *container (stuffing)* harus dilihat dan diteliti kembali cara melakukan pengepakan/pengemasan terhadap masing-masing barang. Pengepakan/pengemasan terhadap barang-barang tersebut haruslah kuat, terutama terhadap barang-barang yang mudah pecah, misalnya keramik atau terakota. Hal ini perlu dilakukan dengan maksud untuk menjaga keselamatan barang-barang muatan, jangan sampai rusak atau pecah di tengah perjalanan.

Setelah proses pemuatan barang selesai, *container* oleh pihak Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dipasang *shill* (semacam segel), dimana *shill* tersebut tidak boleh rusak sampai di tempat tujuan. Selanjutnya, *container* tersebut oleh pihak EMKL dibawa ke pelabuhan.

Barang-barang yang hendak dikirim tersebut oleh pihak pengirim/pemilik barang (*shipper*) dibuatkan surat yang disebut *packing list* (daftar barang) dan *invoice* (daftar harga barang). Dalam *packing list* tersebut berisi:

- a. *consignee*, pihak penerima barang;
- b. Nomor *Container*;
- c. Nomor *seal*;

- d. Pelabuhan pengiriman;
- e. Pelabuhan bongkar/tujuan;
- f. Nomor L/C;
- g. Nama *Feeder* (kapal laut);
- h. Tanggal pemberangkatan kapal;
- i. Nomor order;
- j. kode setiap pak barang (sesuai dengan *packing list*)
- k. *color*, warna barang;
- l. *discription of goods*, diskripsi tentang barang yang ada dalam setiap pak beserta ukurannya (kalau ada);
- m. *quantity (unit)*, jumlah barang sejenis dalam kode yang sama; n. *Netto weight*, berat bersih keseluruhan barang sejenis;
- o. *Gross Weight*, berat kotor barang sejenis secara keseluruhan pada kode yang sama;
- p. *total net weight*, berat bersih dari keseluruhan barang sejenis dalam kode yang sama;
- q. *total gross weight*, berat kotor dari keseluruhan barang sejenis dalam kode yang sama;

Sedang dalam *invoice* dimuat keterangan-keterangan antara lain:

- a. *consignee*, pihak penerima barang;
- b. Nomor *Container*;
- c. Nomor *seal*;

- d. Pelabuhan pengiriman;
- f. Pelabuhan bongkar/tujuan;
- g. Nama *Feeder* (kapal laut);
- h. Tanggal pemberangkatan kapal;
- i. Nomor L/C;
- j. Nomor order;
- k. kode setiap pak barang (sesuai dengan *packing list*)
- l. *color*, warna barang;
- m. *discription of goods*, diskripsi tentang barang yang ada dalam setiap pak beserta ukurannya (kalau ada);
- n. *quantity (unit)*, jumlah barang sejenis dalam kode yang sama;
- o. *price (\$US)*, harga setiap unit barang;
- p. *amount (\$US)*, harga seluruh barang sejenis dalam kode yang sama;

Berdasar *packing list* dan *invoice* yang dibuat oleh pengirim/pemilik barang (*shipper*) tersebut, Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) membuat surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), yaitu surat yang menyatakan bahwa barang-barang yang tercantum di dalamnya merupakan barang-barang yang memang dapat diekspor atau tidak dilarang untu diekspor. Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) tersebut selanjutnya dimintakan pengesahan kepada kantor Bea dan Cukai di pelabuhan muat. Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) yang telah disahkan Kantor Bea dan Cukai merupakan syarat yang harus dipenuhi

agar truck yang membawa container dapat masuk ke dalam area pelabuhan.

Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) yang disahkan oleh Kantor Bea Cukai mencantumkan sebagai berikut:

- a. Jenis PEB;
- b. Jenis Barang Ekspor;
- c. Cara Perdagangan;
- d. Cara Pembayaran;
- e. Data Pemberitahuan, yang meliputi:
  - 1) Identitas eksportir;
  - 2) Nama Alamat Eksportir;
  - 3) Nomor dan tanggal SIUP;
  - 4) Nama, alamat Penerima/Pembeli;
  - 5) Identitas PPJK;
  - 6) Nama, alamat PPJK;
  - 7) Nomor dan tanggal surat izin PPJK;
  - 8) Cara pengangkutan;
  - 9) Perkiraan tanggal ekspor;
  - 10) Nama sarana pengangkutan;
  - 11) Pelabuhan Muat;
  - 12) Pelabuhan bongkar;
  - 13) Pelabuhan Transit;

- 14) Nomor invoice;
  - 15) Nomor LPSB;
  - 16) Propinsi asal barang;
  - 17) Negara tujuan;
  - 18) Izin khusus;
  - 19) Cara penyerahan barang;
  - 20) Valuta;
  - 21) Freight;
  - 22) Asuransi;
  - 23) Nilai barang keseluruhan; 24) Merek dan nomor kemasan;
  - 25) Jumlah dan jenis pengemas;
  - 26) Berat kotor;
  - 27) Berat bersih;
  - 28) Pos tarif/HS;
  - 29) Berat barang pada saat penerimaan;
  - 30) Jumlah dan jenis satuan;
- f. Tanggal pemeriksaan barang, nama, tanda tangan dan cap pemeriksa;
- g. nama, tanda tangan dan cap dari pejabat kantor bea cukai.

Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) tersebut juga dilampiri dengan lembaran yang berisi uraian tentang:

- a. jenis barang;
- b. berat bersih barang keseluruhan;

- c. keadaan barang pada saat penerimaan;
- d. jumlah dan jenis satuan kemasan barang;
- f. harga barang per-satuan;
- g. harga barang sejenis keseluruhan;
- h. tanggal, nama dan tanda tangan dari pemeriksa barang.

Untuk cara penyerahan barang, syarat yang biasa digunakan adalah syarat *Free on Board* (FOB), *Free Carrier* (FCA) dan *Cost, Insurance and Freight* (CIF), dimana masing-masing syarat tersebut mempunyai konsekuensi yang ber-beda. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan di bawah ini.

*Free On Board* (FOB) (... disebut nama pelabuhan pengapalan) berarti bahwa penjual memenuhi kewajibannya menyerahkan barang, apabila barang telah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan. hal ini berarti bahwa pembeli harus memikul semua biaya dan risiko kerusakan dan kehilangan dari barang mulai dari titik (tempat) itu.

Syarat perdagangan FOB mewajibkan penjual untuk mengurus formalitas ekspor. Syarat perdagangan ini hanya dapat dipakai untuk pengangkutan laut atau antar pulau saja. Apabila pagar kapal itu tidak berfungsi praktis seperti dalam hal Ro-Ro atau dalam lalu lintas peti kemas, maka syarat perdagangan FCA akan lebih cocok dipakai. Dalam syarat FOB tersebut, kewajiban penjual adalah:

- a. Menyediakan barang dan faktur perdagangan atau pesan-pesan yang dikirim melalui alat elektronik yang sesuai dengan perjanjian jual beli dan bukti-bukti lain yang disyaratkan dalam perjanjian.
- b. Mendapatkan (atas risiko dan biaya penjual) izin ekspor atau surat-surat dari pemerintah yang berwenang dan menyelesaikan formalitas kepabeanan yang diperlukan untuk pengeksporan barang.
- c. Mengirimkan barang di atas kapal yang disebutkan oleh pembeli di pelabuhan pengapalan pada tanggal atau dalam jangka waktu yang ditentukan dan sesuai dengan kebiasaan di pelabuhan tersebut.
- d. Penjual menanggung risiko dari kehilangan atau kerusakan barang sampai pada waktu barang melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan.
- e. Penjual membayar semua ongkos barang sampai pada waktu barang melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang namanya disebutkan. Membayar biaya formalitas kepabeanan yang diperlukan untuk pengeksporan jua bea, pajak dan biaya resmi lainnya untuk pengeksporan.
- f. Memberitahukan pada pembeli kapan barang telah dikirimkan di atas kapal.
- g. Menyediakan untuk pembeli (atas biaya penjual) dokumen pembuktian pengiriman barang. Kecuali dokumen yang ber-kenaan dengan

paragraf terdahulu merupakan dokumen pengangkutan, maka penjual menyerahkan kepada pembeli atas surat permintaannya, risiko dan biaya, hal-hal yang membantu perolehan dokumen pengangkutan untuk perjanjian pengangkutan, misalnya konosemen yang dapat diperdagangkan, dokumen pengangkutan laut yang tidak dapat diperdagangkan (*sea waybill*), dokumen pengangkutan melalui lalu lintas air (sungai) atau dokumen multimodal transport. Apabila penjual dan pembeli telah menyetujui untuk melakukan komunikasi melalui cara elektronik, maka dokumen tersebut mungkin diganti dengan suatu pesan *Electronic Data Interchange (EDI)*.

- h. Membayar biaya pemeriksaan (seperti pemeriksaan kualitas, pengukuran, penimbangan, penghitungan) yang diperlukan untuk tujuan penempatan barang di tempat pembeli.

Mengurus (atas biaya sendiri) pengepakan (kecuali perjanjian tidak mensyaratkan pengepakan bagi pengangkutan barang tersebut, untuk meningkatkan keadaan yang berhubungan dengan pengangkutan barang tersebut (seperti alat angkut), tempat tujuan) harus diberitahukan kepada penjual sebelum perjanjian tersebut ditandatangani. Pengepakan ini harus diberi tanda.

- i. Menyerahkan kepada pembeli, risiko dan biaya, segala surat yang membantu untuk memperoleh dokumen atau pesan melalui alat elektronik yang dikeluarkan atau dikirimkan di negara pengiriman dan

atau negara asal yang mana pembeli boleh mensyaratkannya untuk pengimporan barang dan, apabila perlu, untuk transit barang dinegara lain. Penjual menyediakan bagi pembeli atas permintaannya informasi yang diperlukan untuk mendapatkan asuransi.

Di pihak lain, pembeli juga mempunyai kewajiban terhadap pembeli. Kewajiban tersebut adalah:

- a. Membayar harga seperti yang tercantum dalam perjanjian jual beli.
- b. Mendapatkan (atas risiko dan pengeluarannya sendiri) segala izin impor atau surat lainnya dari pemerintah yang berwenang dan semua formalitas kepabeanan bagi pengekspor dan pengimporan barang, dan apabila perlu untuk transit di negara lain.
- c. Menyelenggarakan perjanjian pengangkutan atas biaya sendiri untuk mengangkut barang dari pelabuhan pengapalan yang disebutkan.
- d. Mengambil pengiriman barang dari penjual sesuai dengan alat pengangkutan yang digunakan.
- e. Menanggung semua risiko kehilangan dan kerusakan barang tersebut mulai pada saat barang itu melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan.

Jika pembeli gagal memberitahukan kepada penjual tentang nama kapal, tempat pemuatan dan waktu pengiriman yang disyaratkan atau jika kapal yang disebutkan namanya gagal tiba pada waktu yang telah

ditentukan (terlambat), atau tidak dapat mengambil barang tersebut, atau menutup muatan lebih cepat dari waktu yang telah ditentukan, maka pembeli menanggung semua risiko terhadap kehilangan atau kerusakan barang mulai dari tanggal yang disetujui atau tanggal berakhirnya pada waktu berakhirnya jangka waktu yang ditentukan untuk pengiriman barang tersebut, asalkan barang tersebut sesuai dengan perjanjian yang dibuat.

- f. Membayar ongkos pengiriman mulai dari barang melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan.

Membayar semua ongkos tambahan yang timbul baik karena kapal yang disebutkan namanya oleh pembeli telah gagal tiba pada waktunya (terlambat), atau tidak dapat mengambil barangnya, atau mungkin menutup cargo (muatan) lebih cepat dari waktu yang ditentukan, atau karena pembeli telah gagal memenuhi kewajibannya, atau gagal memberitahukan kepada penjual, asalkan, penerimaan barang tersebut sesuai dengan perjanjian yang dibuat.

Membayar semua bea, pajak dan biaya resmi lainnya juga biaya penyelesaian formalitas kepabeanan yang harus dibayar untuk pengimporan barang tersebut dan apabila perlu untuk transit di negara lain.

- g. Memberitahukan kepada penjual nama kapal, tempat pemuatan dan waktu pengiriman yang disyaratkan.

- h. Menerima bukti-bukti tentang pengiriman barang.
- i. Membayar, jika tidak disepakati sebaliknya, ongkos-ongkos pemeriksaan sebelum pengapalan (termasuk pemeriksaan oleh yang berwenang dari negara pengekspor).
- j. Membayar semua ongkos dan biaya pengurusan surat-surat atau dokumen-dokumen atau pesan-pesan yang disampaikan melalui alat elektronik dan mengganti semua biaya yang dikeluarkan oleh penjual untuk pengurusan hal-hal tersebut dan membuat perjanjian pengangkutan.

Untuk syarat *Free Carrier* (FCA) ( ....disebut tempat) berarti bahwa penjual memenuhi kewajibannya untuk menyerahkan barang, apabila dia telah menyelesaikan formalitas ekspor dan melakukan serah terima atas barang tersebut kepada pengangkut yang ditunjuk oleh pembeli di tempat atau pada titik yang tegas oleh pembeli. Penjual boleh memilih salah satu titik di dalam daerah yang disebutkan di mana pengangkut akan mengambil barang tersebut dan menjadi tanggungannya. Untuk syarat FCA ini, penjual mempunyai kewajiban terhadap pembeli, yaitu:

- a. Menyediakan barang dan faktur perdagangan atau pesan-pesan yang dikirim melalui alat elektronik yang sesuai dengan perjanjian jual beli dan bukti-bukti lain yang mungkin disyaratkan dalam perjanjian.

- b. Mendapatkan (atas risiko dan tanggungan penjual) izin ekspor atau surat lainnya dari pemerintah yang berwenang dan menyelesaikan formalitas kepabeanan yang diperlukan untuk pengeksporan barang.
- c. Penjual tidak berkewajiban untuk menyelenggarakan per-janjian pengangkutan. Apabila diminta oleh pembeli atau jika hal merupakan hal praktis dalam perdagangan, serta pembeli tidak memberikan suatu perintah yang bertentangan dengan ketepatan waktu, penjual boleh membuat per-janjian pengangkutan dengan syarat-syarat yang biasa digunakan atas risiko dan pengeluaran-pengeluaran yang ditanggung oleh pembeli. Penjual boleh menolak untuk membuat perjanjian dan apabila dia menolaknya maka pen-jual harus memberitahukan secara layak kepada pembeli.
- d. Menyerahkan barang ke dalam tanggung jawab pengangkut atau orang lain yang bertindak atas nama pengangkut (misalnya *freight forwarder*/perusahaan jasa pengurusan transportasi) yang disebutkan oleh pembeli, atau dipilih oleh penjual.

Menyebutkan nama tempat atau titik (misalnya terminal pengangkutan atau titik penerimaan lainnya) pada tanggal atau dalam jangka waktu yang disetujui untuk pengiriman dan dalam cara yang disetujui sesuai dengan kebiasaan di masing-masing titik (*port*).

Apabila tidak ada titik tertentu yang disetujui, dan apabila terdapat beberapa titik yang dapat dipergunakan, maka penjual boleh memilih

titik tersebut pada tempat pengiriman yang paling sesuai dengan tujuannya. Kegagalan memberikan perintah yang tepat dari pembeli, maka penjual boleh mengirimkan barang tersebut kepada pengangkut sedemikian rupa sehingga alat angkut yang dipakai memenuhi persyaratan.

- e. Menanggung semua risiko kehilangan atau kerusakan barang hingga pada waktu barang itu dikirimkan.
- f. Membayar semua biaya atas barang sampai pada waktu barang tersebut dikirimkan kepada pengangkut.

Membayar ongkos-ongkos formalitas kepabeanan, juga semua bea, pajak dan biaya resmi lainnya yang harus dibayar guna pengeksporasi.

- g. Memberitahukan dengan layak kepada pembeli bahwa barang telah dikirimkan ke dalam tanggung jawab dari pengangkut. Jika pengangkut gagal untuk mengambil barang tersebut ke dalam tanggung jawabnya pada waktu yang telah disepakati, maka penjual harus memberitahukan hal tersebut kepada pembeli.
- h. Menyediakan untuk pembeli (atas biaya penjual) dokumen-dokumen pembuktian pengiriman barang tersebut.

Kecuali dokumen yang berkenaan dengan paragraf di atas merupakan dokumen pengangkutan, maka penjual menyerahkan kepada pembeli atas surat permintaannya, risiko dan biaya, segala hal yang membantu

perolehan dokumen pengangkutan untuk perjanjian pengangkutan, misalnya konosemen yang dapat diperdagangkan, dokumen pengangkutan laut yang tidak dapat diperdagangkan (*sea waybill*), dokumen pengangkutan melalui lalu lintas air (sungai), konosemen pengangkutan udara, suatu nota pengiriman melalui kereta api, suatu nota pengiriman melalui jalan raya, atau suatu dokumen multimodal transport.

Apabila penjual dan pembeli telah menyetujui untuk melakukan komunikasi melalui cara elektronik, maka dokumen tersebut boleh diganti dengan suatu pesan *Electronic Data Interchange (EDI)*.

- i. Membayar biaya pemeriksaan (seperti pemeriksaan kualitas, pengukuran, penimbangan, penghitungan), yang diperlukan untuk pengiriman barang kepada pengangkut.

Mengurus (atas biaya sendiri) pengepakan barang (kecuali perjanjian tersebut mensyaratkan pengepakan). Pengepakan tersebut harus diberi tanda.

- j. Menyerahkan kepada pembeli risiko dan pengeluaran, se-gala surat yang membantu untuk memperoleh dokumen atau pesan melalui alat elektronik yang dikeluarkan atau dikirimkan di negara pengiriman atau negara asal, dimana pembeli boleh mensyaratkan untuk pengimporan barang dan bila perlu, untuk transit barang di negara lain.

Di pihak lain, pembeli juga mempunyai kewajiban terhadap pihak penjual. Kewajiban tersebut adalah:

- a. Membayar harga seperti yang tercantum dalam perjanjian jual beli.
- b. Mendapatkan (atas risiko dan pengeluaran sendiri) segala izin impor atau surat dari pemerintah yang berwenang serta mengurus semua formalitas kepabeanan untuk pengekspor dan pengimporan barang tersebut, dan apabila perlu untuk transit di negara lain.
- c. Menyelenggarakan perjanjian pengangkutan atas biaya sendiri untuk mengangkut barang dari tempat yang disebutkan, kecuali perjanjian pengangkutan diselenggarakan oleh penjual.
- d. Mengambil pengiriman barang dari penjual sesuai dengan alat pengangkutan yang digunakan.
- e. Menanggung semua risiko kehilangan dan kerusakan barang mulai pada saat barang itu dikirimkan.

Jika pembeli gagal memberitahukan kepada penjual tentang nama pengangkut atau jika pengangkut yang disebutkan namanya oleh pembeli gagal mengambil barang ke dalam tanggung jawabnya, maka pembeli menanggung semua risiko terhadap kehilangan atau kerusakan barang mulai dari tanggal disetujui atau tanggal berakhirnya jangka waktu yang ditentukan untuk pengiriman barang tersebut, asalkan barang tersebut sesuai dengan perjanjian yang dibuat.

- f. Membayar semua ongkos atas penyerahan barang.

Membayar semua ongkos tambahan yang timbul karena pembeli gagal menyebutkan nama pengangkut, atau pengangkut yang disebutkan oleh pembeli gagal untuk mengambil barang dalam tanggung jawabnya dalam waktu yang telah disepakati. Atau karena ia telah gagal memberitahukan secara tepat kepada penjual nama pengangkut, asalkan barang tersebut sesuai dengan perjanjian yang dibuat. Membayar semua bea, pajak dan biaya penyelesaian formalitas kepabeanan yang harus dibayar untuk pengimporan barang dan apabila perlu untuk transit barang tersebut di negara lain.

- g. Memberitahukan kepada penjual nama pengangkut dan apabila perlu, menyebutkan macam alat angkutan, juga tanggal dan jangka waktu untuk pengiriman barang kepadanya dan pada titik dalam tempat di mana barang harus diserahkan kepada pengangkut.
- h. Menerima bukti-bukti tentang pengiriman barang.
- i. Membayar, jika tidak disepakati sebaliknya, ongkos-ongkos pemeriksaan sebelum pengapalan (termasuk pemeriksaan oleh pihak yang berwenang dari negara pengekspor).
- j. Membayar semua ongkos dan biaya pengurusan surat-surat/dokumen-dokumen atau pesan yang disampaikan melalui alat elektronik dan mengganti semua biaya yang dikeluarkan oleh penjual untuk

pengurusan tersebut dan membuat perjanjian pengangkutan. Memberikan instruksi yang tepat kepada penjual, apabila bantuan penjual da-lam membuat perjanjian untuk pengangkutan disyaratkan.

Sedangkan untuk syarat *Cost, Insurance and Freight* (CIF) (... disebut nama pelabuhan tujuan) berarti bahwa penjual mempunyai kewajiban yang sama seperti disebut dalam syarat perdagangan terhadap risiko yang dihadapi pembeli karena kemungkinan rusak atau hilangnya barang selama dalam pengangkutan. Penjual menutup perjanjian asuransi dan membayar premi asuransi.

Pembeli seharusnya menyadari bahwa dengan syarat perdagangan CIF, penjual hanya diwajibkan menutup asuransi dengan syarat perdagangan yang minimal.

Syarat perdagangan CIF mewajibkan penjual untuk mengurus formalitas ekspor. Syarat perdagangan ini hanya dapat dipakai untuk pengangkutan laut dan antarpulau. Secara lengkap kewajiban penjual dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. Menyediakan barang dan faktur perdagangan atau pesan-pesan yang dikirim melalui alat elektronik yang sesuai dengan perjanjian jual beli dan bukti-bukti lain yang disyaratkan dalam perjanjian.
- b. Mendapatkan (atas risiko dan biaya penjual) izin ekspor atau surat-surat dari pemerintah yang berwenang dan menyelesaikan formalitas kepabeanan yang diperlukan untuk pengeksporan barang.

- c. 1) Membuat perjanjian dengan syarat-syarat yang lazim atas biaya dia sendiri untuk pengangkutan barang ke pelabuhan tujuan yang disebutkan dengan rute/jalur yang biasa kapal berlayar di laut (atau kapal yang berlayar di sungai-sungai) yang secara normal biasa digunakan untuk pengangkutan barang sesuai dengan rincian perjanjian.
- 2) Mengurus atas biaya sendiri asuransi muatan seperti yang disetujui dalam perjanjian, bahwa pembeli atau orang lain yang mempunyai kepentingan terhadap barang tersebut, mempunyai hak untuk menuntut langsung dari *insurer* dan menyediakan polis asuransi bagi pembeli atau bukti-bukti lain dari penutupan asuransi. Asuransi ini akan diperjanjikan dengan penanggung atau suatu perusahaan asuransi yang mempunyai reputasi baik dan harus sesuai dengan penutupan minimum dari *Institut Cargo Clause (Institute of London Underwriter)* atau beberapa susunan klausul yang hampir sama.

Dalam masa penutupan asuransi sehubungan dengan pengiriman dan pengalihan risiko yang disyaratkan oleh pembeli, penjual akan menyediakan atas biaya pembeli asuransi risiko atas perang, pemogokan, huru-hara dan ketertiban umum apabila diperbolehkan.

- d. Pengiriman barang di atas kapal dilakukan di pelabuhan pengapalan pada tanggal dan dalam jangka waktu yang ditentukan.

- e. Penjual menanggung semua biaya kehilangan dan kerusakan barang sampai pada waktu barang tersebut melewati pagar kapal pada pelabuhan pengapalan.
- f. Membayar semua biaya pengurusan barang hingga barang tersebut dikirimkan, juga biaya pengangkutan dan semua biaya yang berhubungan dengan perjanjian pengangkutan, termasuk biaya pemuatan barang di atas kapal dan ongkos-ongkos untuk pembongkaran di pelabuhan pembongkaran yang mungkin diadakan oleh pelayaran tetap dan teratur sejak pembuatan kontrak pengangkutan.

Membayar biaya-biaya formalitas kepabeanan yang perlu untuk pengeksporan, juga semua bea, pajak dan biaya resmi lainnya yang harus dibayar untuk pengeksporan.

- g. Memberitahukan pembeli, bahwa barang telah dikirimkan di atas kapal juga memberitahukan beberapa persyaratan agar memungkinkan pembeli mengambil barang tersebut.
- h. Kecuali disetujui sebaliknya (atas biaya sendiri) menyediakan bagi pembeli tanpa menunda dokumen pengangkutan yang biasa untuk persetujuan pelabuhan tujuan. Dokumen ini, misalnya konosemen yang dapat diperdagangkan, dokumen pengangkutan laut (konosemen) yang tidak dapat diperdagangkan (*sea waybill*), dokumen pengangkutan melalui lalu lintas air (sungai) atau dokumen

multimodal transport, harus meliputi perjanjian barang tersebut, diberi tanggal dalam jangka waktu yang disetujui untuk pengapalan, memungkinkan pembeli untuk mengklaim barang dari pengangkut di tempat tujuan. Dan, kecuali disetujui sebaliknya, kemungkinan pembeli menjual barang tersebut pada waktu transit dengan mengalihkan dokumen tersebut kepada pembeli berikutnya (konosemen yang dapat diperjualbelikan) atau dengan pemberitahuan kepada pengangkut.

Apabila suatu dokumen pengangkutan semacam itu dikeluarkan dalam beberapa dokumen asli, semua dokumen harus diserahkan kepada pembeli. Apabila dokumen pengangkutan berisi suatu referensi terhadap suatu *charter party*, maka penjual harus juga menyediakan suatu salinan dari surat dokumen ini.

Apabila penjual dan pembeli menyetujui untuk melakukan komunikasi dengan cara elektronik, maka dokumen yang ditunjuk dalam paragraf terdahulu mungkin boleh diganti dengan suatu pesan melalui *Electronic Data Interchange (EDI)*.

- i. Membayar biaya pemeriksaan (seperti pemeriksaan kualitas, pengukuran, penimbangan, penghitungan) yang diperlukan untuk tujuan pengiriman barang tersebut.

Mengurus (atas biaya sendiri) pengepakan (kecuali perjanjian tidak mensyaratkan pengepakan) yang disyaratkan bagi pengangkutan barang yang diatur oleh penjual. Pengepakan itu harus diberi tanda.

- j. Menyerahkan kepada pembeli atas surat permintaannya, risiko dan pengeluaran, segala surat yang membantu untuk memperoleh dokumen atau pesan melalui alat elektronik yang dikeluarkan atau dikirimkan di negara penyerahan dan atau negara asal yang mana pembeli boleh mensyaratkannya untuk pengimporan barang dan, apabila perlu, untuk transit barang tersebut di negara lain.

Sedangkan kewajiban pembeli dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. Membayar harga seperti yang tercantum dalam perjanjian jual beli.
- b. Memperoleh (atas risiko dan biaya sendiri) segala izin impor atau surat lainnya dari pemerintah yang berwenang dan menyelesaikan semua formalitas kepabeanan pengimporan barang tersebut, dan apabila perlu untuk transit di negara lain.
- c. Menerima pengiriman barang pada waktu barang dikirimkan oleh penjual dan menerima barang tersebut dari pengangkut di pelabuhan tujuan yang disebutkan.
- d. Menanggung semua risiko kehilangan dan kerusakan barang, mulai pada saat barang itu melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan.

Jika pembeli gagal memberitahukan kepada penjual tentang waktu pengapalan dan atau pelabuhan tujuan, maka pembeli menanggung semua risiko kehilangan atau kerusakan barang mulai dari tanggal disetujui atau tanggal berakhirnya pada waktu berakhirnya jangka waktu yang ditentukan untuk pengapalan barang, asalkan penyerahan barang tersebut sesuai dengan perjanjian yang dibuat.

- e. Membayar semua ongkos yang berhubungan dengan penyerahan barang tersebut mulai dari barang tersebut dikirimkan, kecuali ongkos-ongkos dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan untuk pelayaran tetap dan teratur sejak perjanjian pengangkutan, membayar semua ongkos dan biaya pengurusan barang pada waktu transit hingga barang tiba di pelabuhan tujuan, juga ongkos pembongkaran termasuk biaya geretan/tongkang dan biaya dermaga. Jika dia gagal memberitahukan penjual, maka pembeli membayar tambahan biaya yang dikeluarkan untuk barang sejak tanggal disetujuinya atau tanggal berakhirnya suatu jangka waktu yang pasti untuk pengapalan, asalkan barang tersebut sesuai dengan perjanjian yang dibuat. Membayar semua bea, pajak dan biaya resmi lainnya, juga biaya penyelesaian formalitas kepabeanan yang harus dibayar untuk pengimporan atas barang dan apabila perlu untuk transit barang tersebut di negara lain.

- f. Memberitahukan pembeli bahwa barang telah dikirimkan di atas kapal juga memberitahukan beberapa persyaratan agar memungkinkan pembeli mengambil barang tersebut.
  - g. Menerima dokumen pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
  - h. Membayar, jika tidak diperjanjikan sebaliknya, ongkos-ongkos pemeriksaan sebelum pengapalan, kecuali diperintahkan pihak yang berwenang dari negara pengekspor.
  - i. Membayar semua ongkos dan biaya yang timbul sehubungan dengan pesan-pesan yang disampaikan melalui alat elektronik dan mengganti semua biaya yang dikeluarkan oleh penjual sehubungan dengan bantuan dalam pengurusan tersebut.
- Menyediakan bagi penjual, atas permintaannya, informasi yang diperlukan untuk mendapatkan asuransi.

Disamping itu, container yang hendak dimuat dalam kapal juga perlu dilakukan fumigasi, yaitu penyemprotan semacam obat ke dalam container agar barang-barang yang ada dalam *container* tidak diganggu oleh binatang-binatang yang sifatnya merusak, misalnya kecoa, kutu, jamur dan sebagainya. Fumigasi dilakukan oleh perusahaan fumigasi yang nantinya setelah itu mengeluarkan surat *Certificate of Fumigation (CoF)*. Dalam *Certificate of Fumigation (CoF)* tersebut memuat antara lain:

- a. *discription of goods*, keterangan jenis barang;

- b. *quantity*, jumlah barang;
- c. *container/seal no.*, nomor container;
- d. *shipper*, pihak pengirim barang;
- f. *consignee*, pihak penerima barang;
- g. *notify party*, alamat tujuan pengiriman barang;
- h. *destination*, negara tujuan pengiriman barang;
- i. hal-hal yang berkaitan dengan pelaksanaan fumigasi, seperti:
  - a) waktu dan tanggal pelaksanaan fumigasi;
  - b) sistem fumigasi;
  - c) bahan yang digunakan fumigasi;
  - d) suhu pada saat fumigasi;
  - e) lamanya fumigasi.

Berdasarkan *packing list* dan *invoice* serta *Shipping Instruction* (SI) yang diterima dari pengirim/pemilik barang (*shipper*), pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan mengeluarkan surat yang disebut *House Bill of Lading*, yaitu surat muat atas barang yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). *House bill of lading* tersebut dikeluarkan/diterbitkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan diserahkan kepada pengirim/pemilik barang (*shipper*) setelah *container* dimuat di atas kapal.

Di lain pihak, Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) sendiri setelah menerima barang juga akan menerbitkan *Bill of Lading* yang disebut *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* dan kemudian diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Untuk lebih jelasnya diuraikan di bawah ini.

- a. pihak pengirim/pemilik barang (*shipper*) akan menerima *House Bill of Lading* dari pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).
- b. pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertugas menerbitkan *House Bill of Lading* dan kemudian diserahkan kepada pengirim/pemilik barang (*shipper*). Dilain pihak dia akan menerima *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* yang diterbitkan oleh Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*).
- c. pihak Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) bertugas menerbitkan *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* untuk selanjutnya diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Perlu diingat, barang-barang yang dikirim ke luar negeri untuk keperluan ekspor perlu dimintakan surat *Certificate of origin* (CoO) dari Departemen Perindustrian dan Perdagangan. Dalam pembuatan *Certificate of Origin* (CoO), Departemen Perindustrian dan Perdagangan mendasarkan pada *packing list*, *invoice*, Surat Pemberitahuan Ekspor

Barang (PEB) serta *Bill of Lading* yang dibuat oleh *shipper* (pengirim) serta *Bill of Lading*, baik *House Bill of Lading* ataupun *Ocean Bill of Lading/Master Bill of Lading*. Dalam *Certificate of Origin* (CoO) tersebut memuat antara lain:

- a. nama dan alamat pengirim (*shipper*);
- b. nama, alamat, negara tujuan dari penerima (*consignee*);
- c. nama dan jalur kapal yang mengangkut;
- d. hal yang berkaitan dengan container, yaitu nomor, ukuran, berat kotor, berat bersih, nomor dan tanggal dikeluarkannya invoice.

Sedangkan *Bill of Lading* (B/L), itu sendiri berisi antara lain:

- a. *shipper*;
- b. *consignee*;
- c. *notify party and address*; d. *pre-carriage by* ---- *place of receipt*;
- f. *vessel* ---- (or substitute) *port of loading*;
- g. *port of discharge* ---- *place of delivery*;
- h. *shipping mark*, *container number*, *number and kind of packages*, *description of goods*, *said to contain*, *gross weight*, *measurement*;
- i. *shipper declared value for carriage* (*sea ad Valorem clause para 8(3) reverse*);
- j. *for this goods apply*
- k. *freight details; charges etc.*
- l. *Ocean freight payable at* ---- *place and date of issue*
- m. *number of original Bs/L* ---- *signature*

Di balik *Bill of Lading* (B/L) tersebut dicantumkan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam perjanjian pengangkutan laut, antara lain berisi ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan keadaan selama pengangkutan.

Proses selanjutnya, seperti yang telah disebutkan di atas, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan menyerahkan *House Bill of Lading* kepada pengirim (*shipper*). Selanjutnya, *House Bill of Lading* tersebut akan dikirimkan oleh pengirim/pemilik barang (*shipper*) kepada penerima barang (*consignee*) di negara tujuan. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sendiri akan menerima *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* dari Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*), yang selanjutnya *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* yang telah diterimanya tersebut akan dikirimkan kepada cabang atau agen dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) di negara tujuan. Selain itu, Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) salinan dari *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* tersebut akan dikirimkan kepada cabang atau agen dari Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) yang ada di negara tujuan.

*House Bill of Lading* yang diterima penerima barang (*consignee*) akan dibawa kepada cabang atau agen Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dari Perusahaan Jasa Pengurusan

Transportasi (*Freight Forwarder*) yang ada di negara pengirim/pemilik barang (*shipper*) untuk mengambil barangnya. Cabang atau agen Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut akan meneliti *House Bill of Lading* yang diserahkan penerima barang (*consignee*) kepadanya dengan *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* yang diterimanya dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang ada di negara pengirim/pemilik barang (*shipper*). Apabila sudah sesuai, maka cabang atau agen Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut akan datang kepada cabang atau agen dari Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) dari negara pengirim/pemilik barang (*shipper*). Demikian juga cabang atau agen dari Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) tersebut juga akan mencocokkan *House Bill of Lading* yang dibawa oleh cabang atau agen Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut dengan salinan *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* yang telah diterimanya dari Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*) di negara pengirim/pemilik barang (*shipper*). Dan apabila telah cocok, maka barang yang dimaksud dapat diambil dari Perusahaan Pengangkutan Laut (*Shipping Line*).

## **2.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pemegang Kuasa**

Dalam perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), pengirim/pemilik barang memberikan kuasa kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk melakukan proses pengiriman barang. Sebagai pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu menempatkan dirinya sebagai wakil pengirim/pemilik barang. Artinya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu bertindak untuk kepentingan dan atas nama pengirim/pemilik barang. Segala sesuatu yang dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) semata-mata untuk kepentingan pengirim/pemilik barang. Atau juga dapat dikatakan, bahwa apa yang dilakukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan atas tanggungan pengirim/ pemilik barang. Dengan demikian, apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menutup perjanjian dengan Perusahaan Pengangkutan Laut, maka pengirim/pemilik baranglah yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut. Demikian juga apabila membuat perjanjian-perjanjian yang lain. Dalam hal ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat juga melakukan pembayaran di muka atas semua biaya-biaya yang

terkait yang dibebankan dari pihak ketiga. Pembayaran itupun nantinya akan dibebankan kepada pengirim/pemilik barang.

Berkaitan dengan hal di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu menganggap barang yang telah diserahkan oleh pengirim/ pemilik barang untuk dikirimkan sebagai barang miliknya sendiri. Dalam hal ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak diperkenankan untuk melakukan yang melampaui batas wewenang yang diberikan kepadanya. Apabila dilanggar, maka hal itu beserta akibat-akibat yang timbul akan menjadi tanggungannya sendiri.

Konsekuensi dari hal di atas, dalam melaksanakan perjanjian Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), harus selalu memperhatikan kewenangan yang dimilikinya. Sudah sewajarnya apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) selalu melindungi kepentingan pemilik barang, termasuk melindungi keselamatan barang tersebut.

Di atas telah dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu mengabdikan pada kepentingan pengirim/pemilik barang. Perwujudan dari itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) diwajibkan untuk memberikan informasi mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan proses pengiriman. Misalnya, mengenai jadwal kedatangan dan

keberangkatan kapal. Barang-barang yang akan dikirim ke luar negeri memerlukan kelengkapan dokumen. Pengirim/pemilik barang harus mengusahakan dokumen-dokumen tersebut. Dokumen-dokumen tersebut berfungsi melindungi barang-barang, agar tidak menemui masalah selama proses pengangkutan. Misalnya, barang dapat masuk ke negara tujuan, penerima dapat mengambil barang tersebut dan sebagainya. Dalam hal ini dokumen yang diperlukan adalah:

- a. *Bill of Lading*, yaitu dokumen yang berfungsi sebagai bukti penerimaan barang dari pengangkut dan sebagai dokumen angkutan.
- b. *Invoice*, yaitu suatu nota yang dibuat oleh penjual atau eksportir mengenai barang-barang yang dijual kepada pembeli atau importir.
- c. *Packing list*, yaitu daftar pengepakan atau daftar isi peti kemas.
- d. Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), yaitu surat yang dikeluarkan oleh Kantor Bea dan Cukai yang memuat keterangan yang berkaitan dengan barang. Dengan PEB ini maka barang-barang tersebut dapat masuk ke pelabuhan.
- e. *Certificate of Fumigation*, yaitu sertifikat yang memuat keterangan bahwa barang-barang yang ada dalam *container* sudah dilakukan fumigasi.
- f. *Certificate of Origin*, yaitu surat yang dikeluarkan oleh Kantor Perindustrian dan Perdagangan atau Kadin yang memuat keterangan tentang asal barang.

Dengan berbagai dokumen sebagaimana dimaksud di atas, maka diharapkan barang-barang yang dikirim dapat sampai ke tempat tujuan dan dapat diterima oleh penerima dengan tidak menemui hambatan-hambatan yang seharusnya tidak perlu terjadi. Misalnya, kalau tidak ada PEB, maka barang yang dimaksud tidak dapat masuk ke pelabuhan.

## **2.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Perantara**

Dalam kedudukannya sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai tugas dan kewajiban untuk menghubungkan antara pihak pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Angkutan Laut. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) semata-mata hanya sebagai penghubung. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak diperkenankan untuk membuat perjanjian dengan Perusahaan Angkutan Laut, meskipun untuk kepentingan dan atas nama pengirim/pemilik barang, karena dia memang tidak diberi kewenangan untuk itu. Kondisi ini berbeda dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam kedudukannya sebagai pemegang kuasa.

Akan tetapi, ada kalanya pengirim/pemilik barang minta bantuan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

untuk melakukan *packing* atau pengepakan barang-barang yang hendak dikirim. Hal ini dapat dipahami, karena memang kegiatan pengepakan bukanlah suatu hal yang mudah, karena harus selalu memperhatikan keselamatan dan keamanan barang. Untuk urusan yang seperti ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sudah mempunyai pengalaman, sehingga wajar apabila pengirim/pemilik barang meminta bantuan untuk melakukan itu.

Mungkin juga tindakan pengirim/pemilik barang minta bantuan untuk melakukan pengepakan dilandasi oleh sikap yang hati-hati untuk menjaga keselamatan dan keamanan barang selama dalam proses pengiriman. Apabila terjadi kerusakan barang akibat kelalaian dalam melakukan pengepakan, maka kerugian akan ditanggung oleh pengirim/pemilik barang.

Sebagai konsekuensi dari kedudukannya sebagai penghubung, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang beserta dokumentasinya, karena dialah yang mencarikan pengangkut itu. Oleh karena itu, untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam mencarikan pengangkut bagi pengirim/pemilik barang haruslah merupakan pengangkut yang baik. Pengangkut tersebut mempunyai kredibilitas yang baik dimata para pengguna jasa angkutan.

Berkaitan dengan hal di atas, biasanya antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dengan Perusahaan Angkutan Laut sudah mempunyai perjanjian kerjasama sebelumnya. Artinya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) oleh suatu Perusahaan Angkutan Laut diminta untuk menawarkan kepada calon pengguna jasa angkutan laut dengan imbalan akan mendapatkan potongan harga atau akan mendapatkan fee. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan agen atau bagian pemasaran dari Perusahaan Angkutan Laut. Misalnya, trayek angkutan laut yang ditawarkan oleh PT. LEP Internasional Indonesia Perdana kepada calon pengguna jasa adalah Perusahaan *Seaqest Line*. Karena memang antara PT. LEP Internasional Indonesia Perdana dengan Perusahaan Angkutan Laut *Seaqest Line* terdapat kerjasama.

Selanjutnya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga harus menjamin atas keutuhan dan keselamatan barang, menjamin ketepatan jadwal kapal, baik jadwal keberangkatan maupun kedatangan.

### **2.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pengangkut**

Kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam perjanjiannya dengan pengirim/pemilik barang yang

selanjutnya adalah sebagai pengangkut. Sebagai pengangkut, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkewajiban untuk melaksanakan pengangkutan barang yang telah diserahkan kepadanya ke tempat tujuan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Dalam hal ini, kewajiban Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut berawal dari pelabuhan pemberangkatan sampai ke pelabuhan tujuan. Hal ini sesuai dengan apa yang tercantum dalam *Bill of Lading*, yang dikatakan bahwa kewajiban pengangkut adalah *port to port shipment*.

Kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut ini mengacu pada ketentuan Konvensi *The Hamburg Rules 1978*, yang membedakan antara *carrier* (pengangkut) dan *actual carrier* (pengangkut sesungguhnya). Kedua hal tersebut menurut pasal 1 Konvensi *The Hamburg Rules 1978* pengertiannya sebagai berikut:

- a. *carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.*
- b. *actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.*

Jadi, yang dimaksud dengan *carrier* (pengangkut) adalah setiap orang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan

dengan barang-barang muatan. Sedang yang dimaksud dengan *actual carrier* (pengangkut sesungguhnya) adalah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut (*carrier*) dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaan telah dipercayakan padanya.

Konsekuensi dari kedudukannya sebagai pengangkut, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat mengeluarkan dokumen angkutan laut yang disebut *Bill of Lading*. *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) ini disebut dengan *House Bill of Lading*.

Di bawah ini disampaikan tabel pelaksanaan perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Bulan/Tahun	Jumlah Transaksi	Comodity	Jumlah Container	Keterangan
Agustus 1998	5	<i>Stonecraft</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Pottery</i>	3	tidak ada klaim
Septem. 1998	7	<i>Handycraft</i> <i>Garmen</i> <i>Pottery</i>	9	-sda-
Oktober 1998	9	<i>Wooden Furniture</i> <i>Handycraft</i> <i>Polyster</i>	13	-sda-

Bulan/Tahun	Jumlah Transaksi	Comodity	Jumlah Container	Keterangan
Novemb. 1998	7	<i>Garmen Handycraft</i>	11	-sda-
Desemb. 1998	11	<i>Handycraft Garmen Furniture</i>	14	-sda-
Januari 1999	8	<i>Furniture Handycraft</i>	12	-sda-
Februar. 1999	13	<i>Handycraft Furniture Garmen</i>	21	-sda-
Maret 1999	16	<i>Handycraft Polyster Leather Furniture Furniture Wooden Furniture</i>	19	-sda-
April 1999	20	<i>Wooden Creates Wooden Furniture Handycraft</i>	26	-sda-
Mei 1999	17	<i>Polyster Furniture Garmen Handycraft</i>	21	-sda-

Bulan/Tahun	Jumlah Transaksi	Comodity	Jumlah Container	Keterangan
Juni 1999	19	<i>Handycraft</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Garmen</i> <i>Mushroom Furniture</i>	22	-sda-
Juli 1999	13	<i>Wooden Furniture</i> <i>Furniture</i> <i>Handycraft</i>	18	-sda-
Agustus 1999	10	<i>Furniture</i> <i>Handycraft</i> <i>Gamelan</i>	10	-sda-
Septem. 1999	25	<i>Garmen</i> <i>Terracota</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Handycraft</i> <i>Gamelan</i> <i>Interiors Goods</i> <i>Assorted Handycraft</i> <i>Bagor Handycraft</i>	27	ada klaim
Oktober 1999	9	<i>Garmen</i> <i>Assorted Handycraft</i> <i>Gamelan</i> <i>Wooden Furniture</i>	7	tidak ada klaim

Bulan/Tahun	Jumlah Transaksi	Comodity	Jumlah Container	Keterangan
Novemb. 1999	15	<i>Bagor Furniture Straw mushroom  Furniture Handycraft Stonecraft Pottery Mushroom Garmen</i>	18	ada klaim
Desemb. 1999 <sup>4</sup>	31	<i>Stonecraft Garmen Furniture Handycraft Assorted Handycraft Wooden Furniture Terracota</i>	36	tidak ada klaim
Januari 2000	17	<i>Garmen Stonecraft Furniture Handycraft Wooden Furniture Pottery Golf Gloves</i>	16	-sda-
Februari 2000	23	<i>Garmen Wooden Furniture Stonecraft</i>	31	-sda-

Bulan/Tahun	Jumlah Transaksi	Comodity	Jumlah Container	Keterangan
Maret 2000	23	<i>Pottery</i> <i>Assorted Handycraft</i> <i>Terracota</i> <i>Straw Woven Material</i>  <i>Wooden Furniture</i>  <i>Pottery</i> <i>Stonecraft</i> <i>Handycraft</i> <i>Hawleer BBQ with</i> <i>Charcool</i> <i>Terracota</i> <i>Bag</i>	29	-sda-
April 2000	26	<i>Assorted Handycraft</i> <i>Furniture</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Garmen</i> <i>Golf Gloves</i> <i>Stonecraft</i> <i>Pottery</i> <i>Cerramics</i>	30	-sda-
Mei 2000	23	<i>Javanese music instr.</i> <i>Furniture</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Garmen</i> <i>Stonecraft</i> <i>Cerramics</i>	27	-sda-

Bulan/Tahun	Jumlah Transaksi	Comodity	Jumlah Container	Keterangan
Juni 2000	22	<i>Assorted Handycraft</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Stonecraft</i> <i>Terracotta</i> <i>Cerramics</i> <i>Handycraft</i>	32	-sda-
Juli 2000	19	<i>Terracota</i> <i>Garmen</i> <i>Wooden Furniture</i> <i>Golf Gloves</i> <i>Stonecraft</i> <i>Pottery</i>	22	-sda-
Agustus 2000	13	<i>Wooden Furniture</i> <i>Handycraft</i> <i>Garmen</i>	16	-sda-

Sumber: LEP Geologistics

### 3. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Terhadap Kerusakan Barang

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kewajiban memilihkan perusahaan pengangkutan yang baik bagi pengirim (*shipper*). Hal ini nanti berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Dalam arti, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi

(*Freight Forwarder*) nantinya akan mempunyai tanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan bongkar. Karena dalam perjanjian pengangkutan laut, seperti yang dicantumkan dalam *Bill of Lading*, menggunakan prinsip *port to port*.

Apabila nanti dalam proses pengangkutan laut terjadi hal-hal yang tidak diinginkan terhadap barang yang diangkut dan ada klaim dari pihak pengirim atau pihak penerima barang, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) nanti yang bertanggung jawab menguruskan proses ganti ruginya kepada pihak perusahaan pengangkutan laut. Hal ini berdasarkan pemikiran bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang mencarikan dan menghubungkan dengan pihak perusahaan pengangkutan laut.

Hal ini sejalan dengan ketentuan yang ada dalam perjanjian pemberian kuasa. Sebagai pemegang kuasa dari pihak pengirim (*shipper*) Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkewajiban untuk melaksanakan pekerjaan yang dikuasakan kepadanya dengan sebaik-baiknya. Kalau Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) diberi kuasa oleh pengirim (*shipper*) untuk menguruskan proses pengiriman barangnya, maka dia harus melaksanakan dengan sebaik-baiknya sampai barang tiba di tempat tujuan. Apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan terhadap barang-barang milik pengirim (*shipper*) misalnya barang rusak, hilang dan sebagainya, dan ada

klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau penerima barang, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertanggung jawab untuk menguruskan penggantian kerugian tersebut.

Karena Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak sebagai pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang, maka ia dihadapan pengangkut bertindak sebagai pemilik barang. Sebagai orang yang diberi kuasa untuk mengurus barang milik pengirim, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dibebani tanggung jawab, yaitu:

- a. akan selalu melindungi kepentingan pemilik barang;
- b. memberikan semua informasi yang berhubungan dengan proses pengiriman barang;
- c. membayar dimuka semua biaya-biaya terkait yang dibebankan dari pihak ketiga, sebagai konsekuensi terhadap transaksi yang telah ditandatanganinya;
- d. melindungi barang muatan dengan berbagai macam dokumen yang diperlukan untuk proses pengiriman barang, agar dapat sampai ditujuan akhirnya.

Dalam hal terjadi klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau penerima barang sehubungan dengan tanggungjawabnya seperti diuraikan di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

berkewajiban untuk mengurus proses ganti ruginya. Tetapi sebelumnya ia akan menelusuri dimana kerusakan atau kehilangan barang itu terjadi. Tetapi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) baru akan bertindak atas adanya klaim tersebut, apabila klaim diajukan secara resmi oleh pihak yang bersangkutan. Artinya, klaim itu diajukan secara tertulis dengan disertai foto-foto dari barang. Tanpa ada klaim resmi, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menganggap tidak ada klaim.

Dari foto-foto dan hasil penelusuran tersebut akan dapat diketahui dimana dan kapan barang mengalami kerusakan, serta siapa yang paling bertanggung jawab atas kerusakan barang tersebut. Apabila kerusakan barang itu terjadi pada saat pengepakan atau kesalahan cara pengepakan, maka dalam hal ini yang paling bertanggung jawab adalah perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL). Demikian juga apabila kerusakan itu terjadi pada saat *stuffing* (pemuatan ke dalam *container*) dan pengangkutan barang dari gudang pengirim (*shipper*) ke pelabuhan, maka yang bertanggung jawab juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Demikian juga apabila kerusakan terjadi pada saat proses bongkar muat, yang bertanggung jawab adalah perusahaan bongkar muat, yang biasanya juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Apabila kerusakan terjadi pada saat barang ada di atas kapal, maka yang bertanggung jawab adalah Perusahaan angkutan Laut (*shipping line*). Dan

apabila kerusakan barang karena adanya kesalahan atau ketidakberesan dalam melakukan fumigasi yang bertanggung jawab adalah perusahaan fumigasi. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan yang bersangkutan, yang bertanggung jawab atas adanya kerusakan tersebut. Jadi disini dapat dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mempunyai tanggung jawab sama sekali atas kerusakan barang milik pengirim (*shipper*) atau penerima barang. Dia hanya bertanggung jawab untuk mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan-perusahaan yang bersangkutan.

Akan tetapi apabila dikaitkan dengan *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yaitu *House Bill of Lading*, dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dianggap sebagai pengangkut (yang tidak mempunyai kapal), maka tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya sebatas ongkos pengangkutan yang telah dibayarkan kepadanya.

Akan tetapi tidaklah selalu terjadi demikian. Biasanya, apabila ada klaim dari pihak pengirim atau penerima barang, yang terjadi adalah dilakukan negosiasi antara kedua belah pihak. Artinya, kedua belah pihak melakukan negosiasi untuk menentukan berapa besar ganti rugi yang harus

dibayarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) kepada pihak pengirim atau penerima barang.

### **3.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pemegang Kuasa**

Sebagaimana telah disebutkan di atas, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kedudukan sebagai pemegang kuasa dari pengirim/ pemilik barang. Oleh karena itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa, yaitu pengirim/pemilik barang. Atau dengan kata lain dapat dikatakan bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan wakil pengirim/pemilik barang. Sebagai orang yang diberi kuasa untuk mengurus barang milik pengirim, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dibebani kewajiban dan tanggung jawab, yaitu:

- a. akan selalu melindungi kepentingan pemilik barang;
- b. memberikan semua informasi yang berhubungan dengan proses pengiriman barang;
- c. membayar dimuka semua biaya-biaya terkait yang dibebankan dari pihak ketiga, sebagai konsekuensi terhadap transaksi yang telah ditandatanganinya;

- d. melindungi barang muatan dengan berbagai macam dokumen yang diperlukan untuk proses pengiriman barang, agar dapat sampai ditujuan akhirnya.

Apabila terjadi kerusakan barang, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) selaku pemegang kuasa akan bertindak untuk dan atas nama pemilik/ pengirim barang melakukan pengurusan ganti rugi. Artinya, dalam hal terjadi klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau penerima barang sehubungan dengan tanggungjawabnya seperti diuraikan di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkewajiban untuk mengurus proses ganti ruginya untuk dan atas nama pengirim/pemilik barang. Tetapi sebelumnya ia akan menelusuri dimana kerusakan atau kehilangan barang itu terjadi. Tetapi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) baru akan bertindak atas adanya klaim tersebut, apabila klaim diajukan secara resmi oleh pihak yang bersangkutan. Artinya, klaim itu diajukan secara tertulis dengan disertai foto-foto dari barang. Tanpa ada klaim resmi, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menganggap tidak ada klaim.

Dari foto-foto dan hasil penelusuran tersebut akan dapat diketahui dimana dan kapan barang mengalami kerusakan, serta siapa yang paling bertanggung jawab atas kerusakan barang tersebut. Apabila kerusakan barang itu terjadi pada saat pengepakan atau kesalahan cara pengepakan,

maka dalam hal ini yang paling bertanggung jawab adalah perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL). Demikian juga apabila kerusakan itu terjadi pada saat *stuffing* (pemuatan ke dalam *container*) dan pengangkutan barang dari gudang pengirim (*shipper*) ke pelabuhan, maka yang bertanggung jawab juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).

Demikian juga apabila kerusakan terjadi pada saat proses bongkar muat, yang bertanggung jawab adalah perusahaan bongkar muat, yang biasanya juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Apabila kerusakan terjadi pada saat barang ada di atas kapal, maka yang bertanggung jawab adalah Perusahaan angkutan Laut (*shipping line*). Dan apabila kerusakan barang karena adanya kesalahan atau ketidakberesan dalam melakukan fumigasi yang bertanggung jawab adalah perusahaan fumigasi. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan yang bersangkutan, yang bertanggung jawab atas adanya kerusakan tersebut. Jadi disini dapat dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mempunyai tanggung jawab sama sekali atas kerusakan barang milik pengirim (*shipper*) atau penerima barang. Dia hanya bertanggung jawab untuk mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan-perusahaan yang bersangkutan.

Akan tetapi apabila dikaitkan dengan *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yaitu *House Bill of Lading*, dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dianggap sebagai pengangkut (yang ti-dak mempunyai kapal), maka tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya sebatas ongkos pengangkutan yang telah dibayarkan kepadanya.

Akan tetapi tidaklah selalu terjadi demikian. Biasanya, apabila ada klaim dari pihak pengirim atau penerima barang, yang terjadi adalah dilakukan negosiasi antara kedua belah pihak. Artinya, kedua belah pihak melakukan negosiasi untuk menentukan berapa besar ganti rugi yang harus dibayarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) kepada pihak pengirim atau penerima barang.

### **3.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Perantara**

Kedudukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang lainnya adalah sebagai perantara, maksudnya adalah sebagai perantara perdagangan, yaitu bertindak antara pemilik barang (si pengirim atau penerima) disatu pihak dan pengangkut disisi lain, pada setiap proses pengiriman barang. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak untuk kepentingan

pengirim/pemilik barang melakukan negosiasi dengan pihak Perusahaan Angkutan Laut. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dihadapan pengangkut/Perusahaan angkutan Laut berpredikat sebagai penguasa barang muatan, karena pengirim/pemilik memang telah menyerahkan barang-barang miliknya kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk dicarikan pengangkut.

Selanjutnya, berkaitan dengan kedudukannya tersebut, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kewajiban dan tanggung jawab sebagai berikut:

- a. menjamin atas keutuhan dan keselamatan barang;
- b. menjamin bahwa barang muatan tersebut akan selalu tepat jadwal, baik keberangkatan maupun kedatangannya di pelabuhan sesuai dengan kesepakatan yang telah dijanjikan;
- c. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang, siapapun atau bagaimanapun barang muatan tersebut diangkut/dikirim sesuai dengan tujuan;
- d. membayar setiap kewajibannya dengan tepat waktu, serta tuntutan ganti rugi yang timbul selama barang muatan dalam proses pengiriman;

- e. Bila diperlukan dan diminta, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat mempersiapkan segala sesuatunya untuk memberikan pelayanan tentang tata cara pengemasan barang dan sebagainya;
- f. melakukan pemantauan barang muatan dan dokumentasinya yang terkait, selama dalam proses pengangkutan, sebelum barang muatan dimaksud tiba di tempat tujuan.

Proses sebagaimana diatas juga berlaku dalam hal Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara. Artinya, apabila terjadi klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau penerima barang sehubungan dengan tanggungjawabnya seperti diuraikan di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkewajiban untuk mengurus proses ganti ruginya. Tetapi sebelumnya ia akan menelusuri dimana kerusakan atau kehilangan barang itu terjadi. Tetapi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) baru akan bertindak atas adanya klaim tersebut, apabila klaim diajukan secara resmi oleh pihak yang bersangkutan. Artinya, klaim itu diajukan secara tertulis dengan disertai foto-foto dari barang. Tanpa ada klaim resmi, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menganggap tidak ada klaim.

Dari foto-foto dan hasil penelusuran tersebut akan dapat diketahui dimana dan kapan barang mengalami kerusakan, serta siapa yang paling

bertanggung jawab atas kerusakan barang tersebut. Apabila kerusakan barang itu terjadi pada saat pengepakan atau kesalahan cara pengepakan, maka dalam hal ini yang paling bertanggung jawab adalah perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL). Demikian juga apabila kerusakan itu terjadi pada saat *stuffing* (pemuatan ke dalam *container*) dan pengangkutan barang dari gudang pengirim (*shipper*) ke pelabuhan, maka yang bertanggung jawab juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).

Demikian juga apabila kerusakan terjadi pada saat proses bongkar muat, yang bertanggung jawab adalah perusahaan bongkar muat, yang biasanya juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Apabila kerusakan terjadi pada saat barang ada di atas kapal, maka yang bertanggung jawab adalah Perusahaan angkutan Laut (*shipping line*). Dan apabila kerusakan barang karena adanya kesalahan atau ketidakberesan dalam melakukan fumigasi yang bertanggung jawab adalah perusahaan fumigasi. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan yang bersangkutan, yang bertanggung jawab atas adanya kerusakan tersebut. Jadi disini dapat dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mempunyai tanggung jawab sama sekali atas kerusakan barang milik pengirim (*shipper*) atau penerima

barang. Dia hanya bertanggung jawab untuk mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan-perusahaan yang bersangkutan.

Akan tetapi apabila dikaitkan dengan *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yaitu *House Bill of Lading*, dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dianggap sebagai pengangkut (yang tidak mempunyai kapal), maka tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya sebatas ongkos pengangkutan yang telah dibayarkan kepadanya.

Akan tetapi tidaklah selalu terjadi demikian. Biasanya, apabila ada klaim dari pihak pengirim atau penerima barang, yang terjadi adalah dilakukan negosiasi antara kedua belah pihak. Artinya, kedua belah pihak melakukan negosiasi untuk menentukan berapa besar ganti rugi yang harus dibayarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) kepada pihak pengirim atau penerima barang.

### **3.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pengangkut**

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dikatakan bertindak sebagai pengangkut karena dia dapat mengeluarkan *Bill of Lading* sebagaimana layaknya pengangkut. Dalam *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight*

*Forwarder*) ada klausula yang menyatakan bahwa segala tanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan barang selama dalam proses pengiriman barang, siapapun juga pelaksana angkutannya, akan tetap berada ditangan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Selanjutnya, dalam UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut. Batas tanggung jawab untuk hal di atas, dapat ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau perjanjian perundang-undangan yang berlaku.

Mengenai batas tanggung jawab sebagaimana dimaksud di atas, baik Konvensi *The Hague Rules 1924* maupun *The Hamburg Rules 1978* juga memberikan pengaturannya. Dalam Konvensi *The Hague Rules 1924 article 4* ayat (5), ditentukan bahwa pengangkut dibatasi tanggung-jawabnya sampai pada jumlah 100 (seratus) *poundsterling* untuk setiap bungkus/ colli atau unit barang. Ketentuan ini karena banyak menimbulkan ketidakpuasan maka pada tahun 1968 di Brussel diadakan suatu *protocol* untuk menyempurnakan *article 4* ayat (5) Konvensi *The Hague Rule 1924*, yang biasa disebut sebagai *Protocol Brussel 1968*.

Dalam *Protocol Brussel 1968* tersebut ditentukan bahwa apabila keadaan dan harga barang telah diberi tahukan kepada pengangkut

sebelum pemuatan dan telah disebutkan di dalam *Bill of Lading*, maka dalam hal terjadi adanya kehilangan atau kerusakan, pengangkut tetap bertanggung jawab terhadap barang dalam jumlah yang dapat disamakan dengan 10.000 (sepuluh ribu) *franc* per bungkus/*colli* atau 30 (tiga puluh) *franc* per kilo dari setiap bagian yang hilang atau rusak. Selanjutnya ditentukan juga bahwa pengangkut tidak akan bertanggung jawab terhadap setiap kejadian mengenai kehilangan dan kerusakan barang apabila keadaan/sifat atau harga barang ternyata yang disebut dalam *Bill of Lading* adalah tidak benar. Juga apabila kerusakan atau kehilangan barang itu karena kesengajaan pengangkut, maka "*limitation of liability*" seperti tersebut terdahulu tidak berlaku bagi pengangkut.

Sedangkan dalam *The Hamburg Rules 1978 article 6* ayat 1 ditentukan bahwa pertanggungjawaban pengangkutan atas kerugian yang diakibatkan karena kehilangan atau kerusakan barang-barang, dibatasi pada jumlah yang sama dengan 835 satuan uang perkoli atau satuan perkapalan lain atau 2,5 satuan uang perkilogram dari berat kotor barang yang hilang atau rusak, yang mana bisa dipilih yang lebih tinggi.

Melihat ketentuan-ketentuan di atas, kebanyakan para pengirim/pemilik barang (*shipper*) lebih memilih menggunakan ketentuan yang ada dalam *The Hamburg Rules 1978* karena:

- a. dilihat secara finansial, gantirugi yang ditawarkan oleh *The Hamburg Rules 1978* relatif lebih besar dibandingkan yang terdapat dalam *The Hague Rules 1924*;
- b. jumlah prosentase gantirugi terhadap kehilangan, kerusakan barang nilainya jauh lebih baik, meskipun pada *The Hamburg Rules 1978* hanya mengatur lebih banyak tentang ganti rugi barang muatan.

Sebagaimana hal di atas, dalam hal Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut, apabila terjadi kerusakan atas barang proses penuntutan ganti ruginya sama dengan pembahasan sebelumnya. Dalam hal ini, apabila ada klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau penerima barang sehubungan dengan tanggungjawabnya seperti diuraikan di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkewajiban untuk mengurus proses ganti ruginya. Tetapi sebelumnya ia akan menelusuri dimana kerusakan atau kehilangan barang itu terjadi. Tetapi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) baru akan bertindak atas adanya klaim tersebut, apabila klaim diajukan secara resmi oleh pihak yang bersangkutan. Artinya, klaim itu diajukan secara tertulis dengan disertai foto-foto dari barang. Tanpa ada klaim resmi, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menganggap tidak ada klaim. Dari foto-foto dan hasil penelusuran tersebut akan dapat diketahui dimana dan kapan barang mengalami kerusakan, serta siapa yang paling

bertanggung jawab atas kerusakan barang tersebut. Apabila kerusakan barang itu terjadi pada saat pengepakan atau kesalahan cara pengepakan, maka dalam hal ini yang paling bertanggung jawab adalah perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL). Demikian juga apabila kerusakan itu terjadi pada saat *stuffing* (pemuatan ke dalam *container*) dan pengangkutan barang dari gudang pengirim (*shipper*) ke pelabuhan, maka yang bertanggung jawab juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL).

Demikian juga apabila kerusakan terjadi pada saat proses bongkar muat, yang bertanggung jawab adalah perusahaan bongkar muat, yang biasanya juga Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Apabila kerusakan terjadi pada saat barang ada di atas kapal, maka yang bertanggung jawab adalah Perusahaan angkutan Laut (*shipping line*). Dan apabila kerusakan barang karena adanya kesalahan atau ketidakberesan dalam melakukan fumigasi yang bertanggung jawab adalah perusahaan fumigasi. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan yang bersangkutan, yang bertanggung jawab atas adanya kerusakan tersebut. Jadi disini dapat dikatakan, bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mempunyai tanggung jawab sama sekali atas kerusakan barang milik pengirim (*shipper*) atau penerima

barang. Dia hanya bertanggung jawab untuk mengusahakan adanya ganti rugi dari perusahaan-perusahaan yang bersangkutan.

Akan tetapi apabila dikaitkan dengan *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yaitu *House Bill of Lading*, dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dianggap sebagai pengangkut (yang ti-dak mempunyai kapal), maka tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya sebatas ongkos pengangkutan yang telah dibayarkan kepadanya.

Akan tetapi tidaklah selalu terjadi demikian. Biasanya, apabila ada klaim dari pihak pengirim atau penerima barang, yang terjadi adalah dilakukan negosiasi antara kedua belah pihak. Artinya, kedua belah pihak melakukan negosiasi untuk menentukan berapa besar ganti rugi yang harus dibayarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) kepada pihak pengirim atau penerima barang.

## **B. Analisis**

### **1. Hal-Hal yang Diperjanjikan Dalam Perjanjian antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

Berdasar hasil penelitian di atas, dapat diketahui bahwa Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

mempunyai kedudukan, tugas dan tanggung jawab yang sangat berat. Hal ini memang sudah tercermin dari pengertiannya yang tercantum dalam UU No. 21 Tahun 1992 dan PP No. 82 Tahun 1998, yaitu perusahaan yang melakukan kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang dan/atau hewan melalui angkutan darat, laut dan/atau udara.

Dari pengertian di atas terlihat bahwa tugas Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dimulai sejak gudang pengirim/pemilik barang sampai ke tempat tujuan dan diterima oleh penerima barang. Hal ini terlihat dari kata-kata “semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan”. Berdasar pengertian itu pula, maka tugas Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) meliputi:

a. *Packing*;

Yaitu mengepak barang berdasarkan jenis barang dalam jumlah tertentu sedemikian rupa sehingga barang yang bersangkutan dapat aman selama di perjalanan.

b. *Stuffing*;

Yaitu memuat barang yang telah dipak kedalam *container* dan disusun sedemikian rupa sehingga dapat aman selama diperjalanan.

c. Menyediakan Peti Kemas (*Container*);

Yaitu peti yang terbuat dari logam yang digunakan untuk memuat barang-barang yang akan dikirimkan melalui laut.

d. *Handling*;

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) setelah proses di atas telah selesai, diminta untuk mengangkut barang-barang tersebut dari gudang pengirim ke pelabuhan muat yang telah ditentukan.

e. Mencarikan Perusahaan Angkutan Laut;

Sebenarnya, proses ini dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*freight forwarder*) pada saat setelah menerima *shipping instruction* dari pengirim.

f. Melakukan perjanjian pengangkutan dengan Perusahaan Angkutan Laut;

Perjanjian ini diwujudkan dengan penerbitan *Bill of Lading* oleh Perusahaan Angkutan Laut, yang biasa disebut *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading* yang kemudian diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

g. Melakukan pengurusan penerimaan barang di pelabuhan tujuan;

Hal ini dilakukan oleh agen dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang ada di negara tujuan. Dalam

hal ini termasuk juga memberitahukan kepada penerima bahwa barang-barang miliknya telah sampai di pelabuhan tujuan.

- h. Mengumpulkan dan menguruskan dokumen-dokumen yang diperlukan;

Dalam proses pengiriman barang sebagaimana dimaksud di atas, diperlukan dokumen-dokumen sebagai syarat dan pelengkap, yaitu *Bill of Lading, Invoice, Packing List, Certificate of Origin, Certificate of Fumigation*, Surat Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

- i. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) terhadap barang;

Hal ini merupakan hal yang sangat penting untuk diperjanjikan dalam perjanjian antara pengirim (*shipper*) dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Hal ini karena barang-barang tersebut oleh pengirim (*shipper*) memang telah diserahkan kedalam kekuasaan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) telah mendapat kuasa dari pengirim (*shipper*) untuk melakukan pengurusan pengiriman barang.

Akan tetapi, dalam perjanjian antara pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat dikecualikan beberapa hal. Artinya tidak semua hal di atas diserahkan pengurusannya

kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Ada beberapa hal yang dikerjakan sendiri atau diserahkan kepada orang lain. Atau hanya beberapa hal saja yang diserahkan pengurusannya kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan hal-hal yang lain dikerjakan sendiri atau diserahkan kepada orang lain. Misalnya, pengirim/pemilik barang dapat mengerjakan *packing* dan *stuffing* sendiri dan untuk *handling* pengirim/ pemilik barang menghubungi Perusahaan EMKL sendiri. Dalam hal ini berarti Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mengerjakan pekerjaan yang lainnya. Atau dapat juga terjadi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) oleh pengirim/pemilik barang hanya diberi tugas untuk menghubungi Perusahaan Angkutan Laut (*shipping line*), sementara urusan yang lainnya dikerjakan atau diusahakannya sendiri.

Dalam menjalankan tugasnya sebagaimana dimaksud di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kedudukan sebagai:

- a. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pemegang kuasa;
- b. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara;
- c. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut.

### **1.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pemegang Kuasa**

Sebagaimana telah disebutkan di atas, bahwa dalam perjanjian dengan pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) salah satunya akan berkedudukan sebagai pemegang kuasa, yaitu pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang untuk melakukan pengurusan yang berkaitan dengan pengiriman dan barang. Dalam kedudukannya sebagai pemegang kuasa, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertindak seakan-akan sebagai pengirim/pemilik barang apa-bila berhadapan dengan pihak ketiga. Oleh karena itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan melaksanakan hak dan kewajiban orang yang memberi kuasa, dalam hal ini pengirim/pemilik barang. Berarti di sini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam melaksanakan urusannya yang berkaitan dengan pengiriman barang adalah untuk kepentingan dan atas nama pengirim/pemilik barang.

Menurut pasal 1792 KUHPerdara, yang dimaksud dengan perjanjian pemberian kuasa adalah suatu perjanjian dengan mana seorang memberikan kekuasaan (wewenang) kepada seorang lain yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan. Sedang yang dimaksud dengan "suatu urusan" adalah melakukan suatu perbuatan hukum, yaitu suatu perbuatan yang mempunyai akibat hukum.

Berdasarkan hal di atas, orang yang diberi kuasa melakukan perbuatan hukum atas nama orang yang memberi kuasa atau juga dapat dikatakan bahwa ia mewakili si pemberi kuasa. Artinya, bahwa apa yang dilakukan itu adalah atas tanggungan si pemberi kuasa dan segala hak dan kewajiban yang timbul dari perbuatan yang dilakukan itu menjadi hak dan kewajiban orang yang memberi kuasa. Dengan demikian, apabila yang dilakukannya itu berupa membuat perjanjian, maka si pemberi kuasa adalah yang menjadi pihak dalam perjanjian.

Dalam hal ini, hal-hal yang diperjanjikan antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) antara lain:

- a. pelaksanaan *stuffing*, yaitu pemuatan pak-pak barang ke dalam *countainer*;
- b. pelaksanaan *handling*, yaitu pengangkutan barang dari gudang pengirim/pemilik barang ke pelabuhan;
- c. mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan angkutan laut;
- d. mencarikan dokumen-dokumen barang yang diperlukan untuk proses pengiriman;
- e. mengirimkan dokumen-dokumen sebagaimana dimaksud di atas kepada penerima;
- f. menyerahkan barang ke tangan pengangkut;

- g. melakukan bongkar muat barang ke dan dari kapal pengangkut;
- h. memberitahukan kepada penerima bahwa barang telah sampai di pelabuhan tujuan;

### **1.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Perantara**

Kedudukan lain dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah sebagai perantara, yaitu perantara antara pihak pengirim dengan pihak Perusahaan Angkutan Laut. Dalam hal ini Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) merupakan pihak yang menghubungkan pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Angkutan Laut. Sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai hubungan yang tidak tetap dengan pengusaha. Artinya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya memberikan satu kali pelayanan kepada pengirim/pemilik barang. Setelah apa yang diperjanjikan selesai dikerjakan, maka hubungan antara pengirim/pemilik barang berakhir.

Dengan adanya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) maka akan memudahkan bagi pengirim/pemilik barang dalam mencari pengangkut untuk mengirim barangnya. Pengirim/pemilik barang tidak perlu repot-repot mencari sendiri pengangkut. Dia tinggal menghubungi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) untuk dicarikan pengangkut.

Dalam kedudukannya sebagai perantara, hal-hal yang diperjanjikan antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah:

- a. menghubungkan antara pihak pengirim/pemilik barang dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*);
- b. melakukan pengemasan barang, hal ini dilakukan apabila diminta oleh pengirim/pemilik barang;
- c. sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus menjamin atas keutuhan dan keselamatan barang, menjamin ketepatan jadwal kapal, baik jadwal keberangkatan maupun kedatangan;
- d. sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang beserta dokumentasinya;

### **1.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pengangkut**

Disamping hal-hal yang telah diuraikan di atas, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga berkedudukan sebagai pengangkut. Hal ini dikarenakan, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat mengeluarkan dokumen

pengangkutan sebagaimana halnya pengangkut yang sebenarnya. Dokumen pengangkutan tersebut adalah *House Bill of Lading*.

Apabila melihat ketentuan yang ada dalam Konvensi *The Hamburg Rules 1978*, maka akan tampak bahwa perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarders*) berkedudukan sebagai *carrier*. Dalam Konvensi *The Hamburg Rules 1978* tersebut pengangkut dibedakan menjadi dua yaitu *carrier* (pengangkut) dan *actual carrier* (pengangkut sesungguhnya). Kedua hal tersebut menurut pasal 1 Konvensi *The Hamburg Rules 1978* pengertiannya sebagai berikut:

- a. *carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.*
- b. *actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.*

Jadipercayakan padanya oleh pengangkut (*carrier*) dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaan telah dipercayakan padanya.

Dalam kedudukannya sebagai pengangkut, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam perjanjian yang dibuat dengan pihak pengirim/pemilik barang mempunyai tugas atau kewajiban sebagai berikut:

- a. mengeluarkan dokumen angkutan dan menyerahkannya kepada pengirim/pemilik barang;

- b. melakukan pengangkutan atas barang yang telah diserahkan kepadanya untuk diangkut dengan aman dan selamat sampai tujuan;

## 2. Pelaksanaan Perjanjian Antara Pengirim dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

Dalam perjanjian antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) salah satunya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkedudukan sebagai pemegang kuasa dari pengirim/pemilik barang. Dalam hal ini, perjanjian tersebut terjadi pada saat Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) telah menerima *Shipping Instruction* (SI) yang dikirimkan oleh pengirim/pemilik barang.

Setelah Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menerima *Shipping Instruction*, berarti ia merasa telah mendapat kuasa dari pengirim/pemilik barang. Artinya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sudah akan mulai melaksanakan pekerjaan yang berkaitan dengan urusan pengiriman barang untuk kepentingan dan atas nama pengirim/pemilik barang.

Pekerjaan yang dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah sesuai dengan yang diinstruksikan oleh pengirim/pemilik barang. Dalam hal ini, bisa saja pengirim/pemilik barang mengecualikan satu atau beberapa pekerjaan

tidak diserahkan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), artinya pengirim/pemilik barang akan melakukan atau mengurus sendiri pekerjaan yang dikecualikan tersebut. Dalam hal pengirim/pemilik barang menyerahkan semua urusan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), maka pertama kali yang dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) setelah menerima *Shipping Instruction* tersebut adalah menghubungi Perusahaan Angkutan Laut (*Shipping Line*). Hal itu dilakukan dengan maksud untuk memesan tempat di bagian kapal milik Perusahaan Angkutan Laut (*Shipping Line*). Pada saat itu juga, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga memesan peti kemas (*container*) milik Perusahaan Angkutan Laut (*Shipping Line*) sesuai dengan yang dibutuhkan oleh pengirim/pemilik barang.

Selanjutnya, pada waktu yang telah ditentukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan mengambil peti kemas (*container*) di tempat Perusahaan Angkutan Laut (*Shipping Line*). Pada saat menyerahkan peti kemas (*container*), Perusahaan Angkutan Laut juga menyerahkan *shill* yang nantinya akan digunakan untuk menyegel peti kemas (*container*) setelah dimuati barang.

Hal di atas dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) apabila yang bersangkutan mempunyai divisi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Apabila Perusahaan Jasa

Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut tidak mempunyai divisi EMKL, maka dia perlu menghubungi Perusahaan EKspedisi Muatan Kapal Laut untuk mengambil peti kemas (*container*) di tempat Perusahaan Angkutan Laut (*Shipping Line*). Hal ini memang harus dilakukan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), kalau tidak maka peti kemas (*container*) tidak dapat diambil, karena Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak akan dapat masuk ke dalam wilayah pelabuhan. Karena untuk dapat keluar masuk wilayah pelabuhan harus mempunyai ijin khusus. Dalam hal ini yang mempunyai ijin khusus tersebut hanya pihak-pihak tertentu antara lain Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang mempunyai divisi EMKL atau Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang merangkap sebagai Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

### **2.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pemegang Kuasa**

Sebagai pemegang kuasa, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertindak untuk dan atas nama pengirim/pemilik barang. Dalam hal ini berarti, apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) membuat perjanjian dengan pihak ketiga, maka yang menjadi pihak adalah pengirim/pemilik barang,

bukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Hal ini sesuai ketentuan pasal 1792 KUHPdata, yang berbunyi pemberian kuasa adalah perjanjian dengan mana seorang memberikan kekuasaan (wewenang) kepada seorang lain, yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan. Dalam hal ini, kuasa yang diberikan oleh pengirim/pemilik barang kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah melakukan segala urusan yang berhubungan dengan pengiriman barang. Pemberian kuasa kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat dilakukan secara khusus, yaitu hanya mengenai satu kepentingan tertentu atau lebih, atau secara umum, yaitu meliputi segala kepentingan si pemberi kuasa, dalam hal ini pengirim/pemilik barang.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam melakukan urusan yang menjadi kepentingan pengirim/pemilik barang tidak boleh melakukan sesuatu apapun yang melampaui kuasanya. Apabila hal ini dilanggar, maka perbuatan-perbuatan yang dilakukan dengan melampaui wewenangnya adalah tanggung jawabnya sendiri.

Sebagai pemegang kuasa, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) diwajibkan melaksanakan kuasanya. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan menanggung segala kerugian dan bunga yang sekiranya dapat timbul karena tidak dilaksanakannya kuasa tersebut. Tugas yang telah disanggupi

harus dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dan tepat pada waktunya. Jika tidak demikian, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat dianggap telah melalaikan kewajibannya dan oleh karenanya akan berlaku sebagaimana hal di atas.

Sebaliknya, pengirim/pemilik barang sebagai pihak yang memberi kuasa mempunyai kewajiban untuk memenuhi perikatan-perikatan yang telah dibuat oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan yang sesuai dengan kekuasaan yang diberikan kepadanya. Pengirim/pemilik barang tidak terikat pada apa yang dilakukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang melebihi kekuasaan yang diberikan kepadanya.

Disamping itu, pengirim/pemilik barang juga diwajibkan untuk mengembalikan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) segala biaya yang telah dikeluarkan untuk melaksanakan urusan tersebut. Kewajiban tersebut tetap ada, meskipun Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak berhasil dalam melaksanakan urusan. Artinya, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak dapat dipersalahkan atas kegagalan suatu urusan, sepanjang ia telah melaksanakan sesuai dengan wewenangnya.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) disamping berkedudukan sebagai pemegang kuasa, kadang-kadang ia juga bertindak sebagai komisioner, yaitu Perusahaan Jasa Pengurusan

Transportasi (*Freight Forwarder*) membuat perjanjian atas namanya sendiri, mendapat provisi atas perintah dan atas pembiayaan orang lain. Hal ini terjadi apabila pengirim/pemilik barang tidak mempunyai ijin sebagai eksportir. Untuk menjadi eksportir, pengirim/pemilik barang harus memenuhi syarat:

- a. mempunyai Surat Ijin Usaha Perusahaan (SIUP)
- b. mempunyai Tanda Daftar Perusahaan (TDP);
- c. mempunyai Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);

Apabila tidak memenuhi syarat-syarat tersebut di atas, maka pengirim/pemilik barang tidak dapat bertindak sebagai eksportir, yang berarti juga ia tidak dapat mengirimkan barangnya ke luar negeri.

Untuk mengantisipasi itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menawarkan dirinya untuk bertindak sebagai komisioner. Artinya, barang-barang tetap dikirimkan tetapi menggunakan nama Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Berarti disini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertindak atas namanya sendiri tetapi untuk kepentingan pengirim/pemilik barang.

## **2.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)**

### **sebagai Perantara**

Sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai tugas utama untuk menghubungkan

pihak pengirim/pemilik barang dengan pihak Perusahaan Angkutan Laut. Dalam hal ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan mencari Perusahaan Angkutan Laut untuk kepentingan pengirim/pemilik barang dalam melakukan pengiriman barang ke tempat tujuan. Karena kedudukannya itulah, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya sebagai penghubung antara pengirim/pemilik barang dengan Perusahaan Angkutan Laut. Dia tidak membuat perjanjian. Pihak pengirim/pemilik baranglah yang membuat perjanjian pengangkutan dengan pihak Perusahaan Angkutan Laut.

Meskipun hanya sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus mampu menjamin keselamatan atas keutuhan dan keselamatan barang, menjamin ketepatan jadwal kapal, baik jadwal keberangkatan maupun kedatangan.

Dalam hal ketepatan jadwal kapal, baik jadwal kedatangan maupun jadwal keberangkatan, dalam prakteknya, biasanya Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) melepaskan diri dari kewajiban tersebut. Artinya sejak semula Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mau menjamin tentang ketepatan jadwal kapal. Hal ini terjadi karena Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) memang tidak mempunyai kekuasaan

untuk mengatur tentang jadwal kapal. Itu semua berada dalam kekuasaan Perusahaan Angkutan Laut.

Apabila melihat ketentuan pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara, hal di atas memang dimungkinkan sepanjang disepakati oleh pihak pengirim/pemilik barang. Dalam pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara tersebut menentukan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Dari ketentuan pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara tersebut dapat diketahui bahwa setiap orang bebas untuk membuat perjanjian yang berupa apa saja dan berisi apa saja (atau tentang apa saja) dan perjanjian tersebut mengikat mereka yang membuatnya seperti suatu undang-undang. Oleh karena itu pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara dikenal dengan asas kebebasan berkontrak. Asas ini hanya dibatasi oleh ketentuan pasal 1337 KUHPerdara yang menyatakan bahwa perjanjian tidak boleh bertentangan dengan kesusilaan, ketertiban umum dan undang-undang.

Disamping itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga harus selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang beserta dokumentasinya. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga dapat melakukan *packing* atau pengemasan barang, apabila memang diminta oleh pengirim/pemilik barang.

### 2.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarder) sebagai Pengangkut

Pengangkut menurut ketentuan yang ada dalam Konvensi *The Hamburg Rules 1978*, dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu *carrier* (pengangkut) dan *actual carrier* (pengangkut sesungguhnya). Kedua hal tersebut menurut pasal 1 Konvensi *The Hamburg Rules 1978* pengertiannya sebagai berikut:

- a. *carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.*
- b. *actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.*

Jadi, yang dimaksud dengan *carrier* (pengangkut) adalah setiap orang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Sedang yang dimaksud dengan *actual carrier* (pengangkut sesungguhnya) adalah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut (*carrier*) dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaan telah dipercayakan padanya.

Berdasar hal di atas, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) termasuk dalam kategori *carrier*. Hal ini karena Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)

merupakan pihak yang bertindak untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Sementara itu, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mempunyai kapal sendiri, tetapi dia dapat mengeluarkan *Bill of Lading* sebagaimana layaknya seorang pengangkut.

Sebagai pengangkut, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dia harus melaksanakan pengangkutan barang yang telah diserahkan kepadanya untuk diangkut dengan aman dan selamat sampai tujuan. Dengan demikian, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) wilayah tugasnya mulai dari pelabuhan pemberangkatan sampai ke pelabuhan tujuan, atau dalam *Bill of Lading* disebut sebagai *port to port shipment*.

Sebagaimana telah disebutkan di atas, bahwa sebagai pengangkut Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dapat mengeluarkan *Bill of Lading*, yang merupakan dokumen angkutan laut. *Bill of Lading* ini dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dan diserahkan kepada pengirim/pemilik barang setelah ia menerima *Bill of Lading* dari Perusahaan Angkutan Laut. *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) disebut

*House Bill of Lading*, sedangkan yang dikeluarkan oleh Perusahaan Angkutan Laut disebut *Ocean Bill of Lading* atau *Master Bill of Lading*.

*Bill of Lading* ini sangat penting artinya, baik bagi pengirim barang, pengangkut, maupun penerima barang. Dalam hal ini *Bill of lading* ini berfungsi sebagai:

- a. pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan. Konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut, pengirim, dan penerima, sehingga barang dilindungi dari perbuatan sewenang-wenang dan tidak bertanggung jawab
- b. surat bukti tanda terima barang di atas kapal. Dengan adanya konosemen pengangkut/agen/nahkoda mengakui bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan;
- c. tanda bukti milik atas barang. Dengan memiliki konosemen berarti sekaligus memiliki barang yang tersebut di dalamnya. Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut di dalamnya di kapal mana barang itu berada (pasal 510 KUHD). Penyerahan konosemen sebelum barang yang tersebut di dalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai penyerahan barang tersebut (pasal 517 a KUHD);

- d. kuitansi pembayaran biaya pengangkutan. Dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu di pelabuhan pemuatan (*freight prepaid*) oleh pengirim, atau dibayar kemudian di pelabuhan tujuan (*freight to be collected*) oleh penerima;
- e. kontrak atau persyaratan pengangkutan. Konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan yang memuat syarat-syarat pengangkutan.

### **3. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Terhadap Kerusakan Barang**

#### **3.1. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pemegang Kuasa**

Dari sekian banyak kewajiban dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), yang akan selalu berkaitan dengan keselamatan dan keamanan barang adalah proses *stuffing, handling*, bongkar muat barang sampai pada saat barang-barang diserahkan kepada pihak penerima di tempat tujuan.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam kedudukannya sebagai pemegang kuasa mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan *stuffing*, yaitu melakukan pemuatan pak-pak barang ke dalam peti kemas (*container*). Dalam melaksanakan *stuffing* ini, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu memperhatikan keamanan dan keselamatan barang, artinya pak-pak

barang disusun sedemikian rupa sehingga tidak memungkinkan pak-pak barang bergeser atau terguncang selama dalam proses pengiriman. Apabila nanti-nya dikemudian hari terjadi hal-hal yang tidak diinginkan yang mengakibatkan rusaknya barang dan itu terjadi pada saat *stuffing* maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus bertanggung jawab kepada pengirim/pemilik barang.

Sikap hati-hati Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu diperhatikan juga dalam melaksanakan *handling* dan bongkar muat barang. Yang dimaksud dengan *handling* adalah pengangkutan barang dari gudang pengirim/pemilik barang ke pelabuhan. Meskipun dalam proses *handling* ini kadang-kadang dilaksanakan oleh Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut, apabila nantinya terjadi hal yang tidak diinginkan sehingga mengakibatkan rusaknya barang, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)-lah yang bertanggung jawab kepada pengirim/pemilik barang.

Demikian juga pada saat bongkar muat barang, yaitu menaikkan atau menurunkan barang ke atau dari atas kapal, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) juga tetap harus selalu bersikap hati-hati. Karena dalam proses inipun masih dalam tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), meskipun dilaksanakan oleh pihak lain, yaitu Perusahaan Bongkar Muat. Artinya, apabila pada saat proses bongkar muat barang ini terjadi hal-hal

yang tidak diinginkan yang menyebabkan rusaknya barang, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*)-lah yang bertanggung jawab kepada pengirim/pemilik barang.

Dengan sikap hati-hati yang ditunjukkan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) maka diharapkan pada saat barang diserahkan kepada pihak penerima di tempat tujuan, barang masih dalam keadaan baik. Yang dimaksud dalam keadaan baik disini adalah meliputi *shill* yang terpasang pada *container* tidak rusak, keadaan pak-pak barang, termasuk barang-barang yang ada dalam pak-pak tersebut tidak rusak. Apabila tidak demikian halnya, maka penerima dapat melakukan *complain* kepada pihak pengirim.

### **3.2. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Perantara**

Kewajiban Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan barang adalah pada proses pelaksanaan *packing* yaitu melakukan pengepakan barang menurut jenis dan dalam jumlah tertentu sebelum dilakukan *stuffing*. Pelaksanaan *packing* ini sebenarnya bukanlah kewajiban dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) melainkan hanyalah atas dasar permintaan dari pihak pengirim/ pemilik barang.

Apabila Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) memang diminta oleh pihak pengirim/pemilik barang untuk melakukan *packing*, maka dia harus tetap menjaga sikap kehati-hatiannya, artinya dalam melaksanakan, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu memperhatikan cara dan bentuk *packing* yang baik dan benar, yang sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan barang. Hal ini dikarenakan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) bertanggung jawab apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan sehingga mengakibatkan rusaknya barang, baik pada saat *packing* itu sendiri maupun pada saat proses pengiriman barang. Maksudnya adalah apabila dikemudian hari didapati barang setelah sampai ke tempat tujuan dalam keadaan rusak dan terbukti rusaknya barang akibat kesalahan dari *packing*, misalnya *packing* tidak memenuhi standar keamanan dan keselamatan barang, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus bertanggung jawab akan hal itu.

### **3.3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai Pengangkut**

Sebagai pengangkut, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mempunyai kewajiban melakukan pengangkutan atas barang yang telah diserahkan kepadanya untuk diangkut dengan aman dan

selamat sampai tujuan. Tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut tersebut menggunakan prinsip *port to port shipment*, artinya tanggung jawab tersebut dimulai dari pelabuhan pemberangkatan sampai pelabuhan tujuan. Prinsip kehati-hatian masih harus selalu dipegang oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam melaksanakan urusannya tersebut.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan/kerusakan barang yang terjadi antara waktu barang diterima dari pengirim sampai waktu pengiriman kecuali kerusakan barang tersebut disebabkan oleh:

- a. kesalahan pengirim/penjual/pemilik barang;
- b. kesalahan pengepakan;
- c. cacat bawaan dari barang tersebut;
- d. pengangkutan, bongkat muat, penyimpanan yang dilakukan tidak olehnya;
- e. kerusakan, demonstrasi/unjuk rasa buruh;
- f. hal-hal lain yang tidak dapat dihindari oleh pengangkut.

Hal tersebut di atas sejalan dengan ketentuan pasal 86 UU No. 21 Tahun 1992, yang menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas musanah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut. Akan tetapi apabila Perusahaan Angkutan Laut dapat membuktikan bahwa kerugian atas

musnah, hilang atau rusaknya bukan merupakan kesalahannya, maka ia dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

Apabila terjadi kerusakan atas barang yang diangkutnya, dan hal tersebut merupakan tanggung jawab pengangkut, maka ganti rugi yang dapat diberikan oleh pengangkut tidak lebih dari 100 *poundsterling* perpaket/unit. Dalam hal ini, ganti rugi atas kerusakan barang bisa diklaim apabila harga atau nilai barang ditulis oleh pengirim/pemilik barang sebelum dikirim. Melihat kenyataan di atas, tampaklah arti penting dari *invoice*. Karena dalam *invoice* tersebut dicantumkan harga dari setiap barang, setiap unit barang dan keseluruhan barang.

Selanjutnya, yang menjadi dasar bagi pengangkut dalam memberikan ganti rugi adalah harga atau nilai barang pada waktu dan saat barang dikirim atau pada saat dan tempat barang tersebut seharusnya dikirim. Dalam hal ini harga yang disetujui adalah harga dasar barang ditambah dengan biaya pengangkutan dan pajak. Oleh karena itu ganti yang dibayarkan pengangkut kepada pengirim/pemilik barang harus sesuai dengan ketentuan di atas.

Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu:

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*);

- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*).

Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian di atas, maka tampaknya dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*). Dengan demikian, apabila terjadi kerusakan barang, pihak pengangkut dianggap bertanggung jawab, yang berarti pihak pengirim/pemilik barang dapat minta ganti rugi kepada pihak pengangkut. Akan tetapi, dalam hal ini pihak pengangkut dapat menghindar dari tanggung jawabnya asalkan ia dapat membuktikan bahwa kerusakan barang tersebut bukan merupakan kesalahannya. Dalam hal ini, pihak pengangkut dapat menggunakan alasan sebagaimana telah disebut di atas. Melihat kenyataan ini, maka tampaknya beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, yaitu pengangkut haruslah yang membuktikan untuk dapat menghindarkan diri dari tanggung jawabnya.

Tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tersebut diwujudkan dengan pemberian ganti rugi. Apabila terdapat klaim dari pihak pengirim/pemilik barang atas kerusakan pada barangnya, maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berkewajiban untuk mengurus proses ganti ruginya. Tetapi sebelumnya ia

akan menelusuri dimana kerusakan atau kehilangan barang itu terjadi. Tetapi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) baru akan bertindak atas adanya klaim tersebut, apabila klaim diajukan secara resmi oleh pihak yang bersangkutan. Artinya, klaim itu diajukan secara tertulis dengan disertai foto-foto dari barang. Tanpa ada klaim resmi, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) menganggap tidak ada klaim.

Dari foto-foto dan hasil penelusuran tersebut akan dapat diketahui dimana dan kapan barang mengalami kerusakan, serta siapa yang paling bertanggung jawab atas kerusakan barang tersebut. Apakah kerusakan barang terjadi pada saat *packing, stuffing, handling*, bongkar muat atau pada saat pengangkutan di laut. Hal di atas akan menjadi mudah apabila semua kegiatan tersebut dilakukan sendiri oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) atau pihak pengirim/pemilik barang menyerahkan segala urusan yang berkaitan dengan pengiriman barang kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Dan hal itu menjadi agar sulit apabila pihak pengirim tidak menyerahkan segala urusannya kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Meskipun demikian pada pokoknya, dalam hal terjadi klaim dari pihak pengirim/pemilik barang, berdasar foto-foto dan bukti-bukti yang ada, kalau memang kerusakan tersebut terjadi karena kesalahannya maka pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi. Akan tetapi kalau hal itu

bukan karena kesalahannya, tetapi kesalahan pihak lain maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tetap akan bertanggung jawab dengan cara melakukan pengurusan untuk minta ganti rugi kepada pihak yang bertanggung jawab.

Ganti rugi yang diberikan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sangat bersifat *negotiable*, artinya hal itu dilakukan berdasarkan negosiasi antara pihak pengirim/pemilik barang dengan pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Dalam hal ini tidak tertutup kemungkinan ganti rugi yang diberikan oleh Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) berupa kewajiban untuk melakukan perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan, apabila dimungkinkan untuk itu. Dengan telah dilakukan perbaikan maka Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dianggap telah melakukan pembayaran ganti rugi.

## BAB IV

### P E N U T U P

#### A. Kesimpulan

Berdasar bab pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan, bahwa:

1. Dalam perjanjian antara pengirim (*shipper*) dengan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) memperjanjikan hal-hal sebagai berikut:
  - a. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pemegang kuasa
    - 1) pelaksanaan *stuffing*, yaitu pemuatan pak-pak barang ke dalam *countainer*;
    - 2) pelaksanaan *handling*, yaitu pengangkutan barang dari gudang pengirim/pemilik barang ke pelabuhan;
    - 3) mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan angkutan laut;
    - 4) mencarikan dokumen-dokumen barang yang diperlukan untuk proses pengiriman;
    - 5) mengirimkan dokumen-dokumen sebagaimana dimaksud di atas kepada penerima;
    - 6) menyerahkan barang ke tangan pengangkut;

- 7) melakukan bongkar muat barang ke dan dari kapal pengangkut;
  - 8) memberitahukan kepada penerima bahwa barang telah sampai di pelabuhan tujuan;
  - 9) bertanggung jawab atas kerusakan barang selama proses di atas
- b. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai perantara
- 1) menghubungkan antara pihak pengirim/pemilik barang dengan pihak Perusahaan Angkutan Laut;
  - 2) melakukan pengemasan barang, hal ini dilakukan apabila diminta oleh pengirim/pemilik barang;
  - 3) sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus menjamin atas keutuhan dan keselamatan barang, menjamin ketepatan jadwal kapal, baik jadwal keberangkatan maupun kedatangan;
  - 4) sebagai perantara, Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) harus selalu memantau seluruh proses pengangkutan barang beserta dokumentasinya;
  - 5) bertanggung jawab atas kerusakan barang selama proses di atas.
- c. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagai pengangkut
- 1) mengeluarkan dokumen angkutan dan menyerahkannya kepada pengirim/pemilik barang;

- 2) melakukan pengangkutan atas barang yang telah diserahkan kepadanya untuk diangkut dengan aman dan selamat sampai tujuan;
- 3) bertanggung jawab atas kerusakan barang selama proses pengangkutan.

Sementara itu dalam perjanjian antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dengan Perusahaan Pengangkutan memperjanjikan hal-hal sebagai berikut:

- a. pengangkut harus menyediakan alat angkut yang baik untuk proses pengiriman barang;
  - b. pengangkut harus menyerahkan dokumen pengangkutan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*);
  - c. pengangkut melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan pemberangkatan menuju ke pelabuhan tujuan;
  - d. bertanggung jawab atas kerusakan barang selama proses pengangkutan.
2. Perjanjian antara perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dengan pengirim (*shipper*) dapat terjadi dalam dua hal, yaitu:
- a. segala urusan yang berkaitan dengan pengiriman barang diserahkan sepenuhnya kepada perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*).

- b. tidak semua urusan yang berkaitan dengan pengiriman barang diserahkan kepada perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*).

Biasanya yang terjadi adalah pengirim (*shipper*) menyerahkan segala urusan kepada Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*).

Perjanjian antara perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dengan pengirim (*shipper*) bentuknya adalah tidak tertulis. Dalam hal ini, perjanjian antara para pihak terjadi pada saat pengirim (*shipper*) menerbitkan *shipping instruction*, yaitu sebagai tanda terjadinya kesepakatan antara kedua belah pihak. Hanya saja kesepakatan tersebut nantinya akan diwujudkan ke dalam *Bill of Lading* yang biasa disebut *House Bill of Lading*. *House Bill of Lading* tersebut akan diserahkan kepada pengirim (*shipper*) setelah barang yang akan dikirim masuk ke dalam kapal.

Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) baru akan melaksanakan pekerjaan yang diserahkan kepadanya setelah menerima *shipping instructon* dari pihak pengirim (*shipper*). Tanpa adanya *shipping instruction* tersebut pihak perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) belum mau memulai pekerjaannya. Jadi dapat dikatakan disini, bahwa *shipping instruction* merupakan dasar

bekerjanya bagi perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*).

3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dalam perjanjiannya dengan pengirim (*shipper*) mempunyai tanggung jawab atas kerusakan barang yang menjadi tanggungannya. Tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dimulai dari gudang pengirim sampai gudang penerima. Tanggung jawab tersebut sebagaimana tercantum dalam *House Bill of Lading* yang dikeluarkannya adalah sebatas biaya pengiriman. Artinya, apabila ada klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau penerima (*consignee*) atas kerusakan barang, maka pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) hanya akan mengganti sebesar biaya pengiriman. Akan tetapi hal ini tidaklah bersifat mutlak, karena pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) akan mempunyai banyak pertimbangan untuk itu, antara lain faktor langganan, pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak mau kehilangan langganan hanya karena hal itu. Oleh karena itu, biasanya dalam penggantian kerugian ini bersifat *negotiable*, artinya apabila ada klaim atas kerusakan barang kiriman, akan selalu diupayakan untuk melakukan negosiasi dengan pihak terkait, sehingga akan dapat dicari jalan pemecahan yang terbaik bagi masing-masing pihak.

Tanggung jawab dari Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) sebagaimana dimaksud di atas harus ada, apabila kerusakan barang tersebut bukan disebabkan karena:

- a. cacat dari barang itu sendiri;
- b. kualitas barang yang memang kurang baik;
- c. kesalahan dalam pengepakan, apabila pengepakan dilakukan oleh pihak pengirim sendiri.

Apabila terjadi klaim dari pihak pengirim (*shipper*) atau pihak penerima (*consignee*) atas kerusakan barang, kalau barang tersebut tidak diasuransikan, maka akan dilakukan negosiasi antara Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) dengan pihak yang mengajukan klaim untuk menentukan besarnya ganti kerugian. Akan tetapi, dalam hal ini klaim harus diajukan secara tertulis dan disertai dengan bukti-bukti yang berupa foto dari barang yang bersangkutan. Tanpa adanya klaim tertulis dan bukti tersebut, pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak akan menanggapi klaim tersebut.

Apabila barang-barang kiriman tersebut diasuransikan, maka disini pihak perusahaan jasa pengurusan transportasi (*Freight Forwarder*) dapat membantu pihak pengirim (*shipper*) atau penerima (*consignee*) untuk meneruskannya kepada perusahaan asuransi dimana barang tersebut diasuransikan.

UPT-PUSTAKA-BNDIP

## B. Saran

Berdasar bab pembahasan itu pula, dengan ini penyusun memberikan saran, yaitu:

1. Bagi para pengirim (*shipper*) hendaknya berhati-hati dalam memilih Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*). Sebelum menentukan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) mana yang akan digunakan, hendaknya pengirim (*shipper*) mencari informasi terlebih dahulu mengenai kredibilitas dari perusahaan tersebut. Jangan sampai ada penyesalan di kemudian hari.
2. Bagi Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*), hendaknya dalam memberikan ganti rugi kepada pihak pengirim (*shipper*) atau penerima (*consignee*) bersifat wajar. Karena bagaimanapun juga pihak pengirim (*shipper*) atau penerima (*consignee*) menjadi pihak yang lemah. Oleh karena itu dalam melakukan negosiasi pihak Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) tidak bersifat memaksakan kehendak dan menekan pihak lawan. Karena apabila itu terjadi, akan dapat mematikan usaha dari pihak pengirim (*shipper*) atau pihak penerima (*consignee*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Adji, Sution Usman, at.al., 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Cetakan Kedua, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Adolf, Huala, dan Chandrawulan, A., 1995, *Masalah-Masalah Hukum Dalam Perdagangan Internasional*, Cetakan kedua, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1998, *Hukum Ekonomi Internasional*, Cetakan kedua, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Anderson, Ronald A., 1983, *Business Law*, Ohio, USA: *South Western Publishing*.
- Bruggink, J.J.H., *Refleksi Tentang Hukum*, Alih Bahasa oleh Arief Sidharta, Cetakan pertama, PT. Citra Aditya Bakti, 1996.
- Djemat, Chandra Motik Yusuf, 1991, *Konvensi Internasional dan Praktek **Freight Forwarding** Dalam Pengangkutan Barang di Indonesia*, Dimuat Dalam Majalah Hukum Nasional, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, No.2 Tahun 1991.
- Doenggio, Ramly Idris, 1991, *Dampak Konvensi-Konvensi Internasional Dalam Praktek **Freight Forwarding** dan Pengangkutan Barang Dalam dan Luar Negeri Indonesia*, Dimuat Dalam Majalah Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, No.1 Tahun 1991.
- Fuady, Munir, 1996, *Hukum Bisnis Dalam Teori dan Praktek*, Buku kesatu, Cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 1996, *Hukum Bisnis Dalam Teori dan Praktek*, Buku kedua, Cetakan pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- , 1996, *Hukum Bisnis Dalam Teori dan Praktek*, Buku ketiga, Cetakan pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Gautama, Sudargo, 1994, *Segi-Segi Hukum Perdagangan Internasional (GAAT dan GSP)*, Cetakan pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

- Hadisoeparto, Hartono, 1984, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta.
- \_\_\_\_\_, 1991, *Kredit Berdokumen (Letter of Credit) Cara Pembayaran Dalam Jual Beli Perniagaan*, Edisi kedua, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta.
- Hartono, C.F.G. Sunaryati, 1982, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, Bina Cipta, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1994, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Abad ke-20*, Edisi pertama, Cetakan pertama, Alumni, Bandung.
- Hartono, Sri Redjeki, 1995, *Perspektif Hukum Bisnis Pada Era Teknologi*, Pidato Pengukuhan, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Ichsan, Achmad, 1984, *Hukum Dagang*, Cetakan ketiga, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Jened, Rahmi, 1996, *Arti Penting Ratifikasi GATT/WTO Melalui UU No. 7 Tahun 1994 Bagi Perdagangan dan Investasi Indonesia*, Dimuat dalam Jurnal Hukum Ekonomi, Lembaga Pengkajian Hukum Ekonomi (LPHE), Yayasan Surya Surabaya, Edisi V, Agustus 1996.
- Kartadjoemena, H.S., 1996, *GATT dan WTO; Sistem, Forum dan Lembaga Internasional di Bidang Perdagangan*, Cetakan pertama, UI-Press, Jakarta.
- Kurt, C. Bert. 1982, *Merchant Shipping*, 2<sup>nd</sup> Edition, International Institute Hydraulic and Environmental Engineering.
- Lawalata, Herman AC., 1980, *Teknik Operasi Peti Kemas dan Perasuransianya*, Aksara Baru, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1983, *Konosemen dan Forwarding Agency*, Aksara Baru, Jakarta.
- Lubis, T. Mulya, 1992, *Hukum dan Ekonomi*, Cetakan kedua, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Lubis, T. Mulya dan Buxbaum, Richard M., Penyunting, 1986, *Peranan Hukum Dalam Perekonomian di Negara Berkembang*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta.

Martono, K., 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku kedua, Cetakan pertama, CV. Mandar Maju, Bandung.

Martono, K., dan Melayu, Usman, 1996, *Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia*, Cetakan pertama, CV. Mandar Maju, Bandung.

Mertokusumo, Sudikno, 1991, *Mengenal Hukum*, Edisi ketiga, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta.

Muhammad, Abdulkadir, 1989, *Hukum Dagang tentang Surat-Surat Berharga*, Cetakan ketiga, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

\_\_\_\_\_, 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Cetakan Kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

\_\_\_\_\_, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan Ketiga, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

M.S., Amir, 1996, *Letter of Credit, dalam Bisnis Ekspor Impor*, Cetakan pertama, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1997, *Peti Kemas, Masalah dan Aplikasinya*, Edisi kedua, Cetakan pertama, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1999, *Ekspor Impor, Teori dan Penerapannya*, Cetakan keenam, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

Napitupulu, B., 1973, *Ekonomi Transportasi*, UKI.

Patrik, Purwahid, 1986, *Asas Itikad Baik dan Kepatutan Dalam Perjanjian*, Cetakan pertama, Badan Penerbit UNDIP, Semarang.

Pohan, Amrul Partomuan, 1994, *Penggunaan Kontrak Baku (Standard Contract) Dalam Praktek Bisnis di Indonesia*, Dimuat Dalam Majalah Hukum Nasional, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, No.1 Tahun 1994.

Prodjodikoro, Wirjono, 1991, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Penerbit Sumur Bandung, Bandung.

Purba, Radiks, 1981, *Carter Kapal*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1997, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 1, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1997, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 2, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1998, *Asuransi Angkutan Laut*, Cetakan pertama, PT. Rineka Cipta, Jakarta.

Purwosutjipto, HMN., 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 1: Pengetahuan Dasar Hukum Dagang*, Cetakan Kesepuluh, Djambatan, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 3: Hukum Pengangkutan*, Cetakan Keempat, Djambatan, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1992, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 4: Hukum Jual Beli Perusahaan*, Cetakan keempat, Djambatan, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 5: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Cetakan Keempat, Djambatan, Jakarta.

Rachbini, Didik J., 1996, *Ekonomi Politik, Paradigma Teori dan Perspektif Baru*, Al-Jauhari, Abas, dan Supranoto, Ed., Cetakan pertama, Center for Information and Development Studies (CIDES), Jakarta.

Rahardjo, Satjipto, 1980, *Hukum dan Masyarakat*, Angkasa, Bandung.

\_\_\_\_\_, 1985, *Beberapa Pemikiran Tentang Ancangan Antardisiplin Dalam Pembinaan Hukum Nasional*, Cetakan pertama, CV. Sinar Baru, Bandung.

\_\_\_\_\_, 1996, *Ilmu Hukum*, Cetakan keempat, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Rasjidi, Lili, dan Putra, Wyasa, 1993, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Cetakan pertama, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.

Ronosentono, HM. Noch. Idris, 1997, *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding*, Edisi Pertama, Cetakan Pertama, CV. Infomedika, Jakarta.

- Rustandi, Sugianto, 1974, *Penerapan Teknologi pada Angkutan Laut*.
- Salim, HA. Abbas, 1995, *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*, Pustaka Jaya, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1998, *Manajemen Transportasi*, Cetakan keempat, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta.
- Satrio, J., 1992, *Hukum Perjanjian*, Cetakan Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 1993, *Hukum Perikatan: Perikatan yang Lahir Dari Undang-Undang*, Bagian Pertama, Cetakan Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 1994, *Hukum Perikatan: Perikatan yang Lahir Dari Undang-Undang*, Bagian Kedua, Cetakan Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Setiawan, Bonnie, 1999, *Peralihan Kapitalisme di Dunia Ketiga*, Cetakan pertama, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Simandjuntak, Emmy Pangaribuan, 1979, *Beberapa Aspek Hukum Dagang di Indonesia*, Cetakan Pertama, Penerbit Bina Cipta.
- \_\_\_\_\_, 1982, *Hukum Dagang, Surat-Surat Berharga*, Cetakan ketujuh, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- , 1995, *Pembukaan Kredit Berdokumen (Documentary Credit Opening)*, Cetakan kedua, Seksi Hukum dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta.
- Siregar, Muchtarudin, 1990, *Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, FE-UI. Situmorang, Victor, 1987, *Sketsa Asas Hukum Laut*, Cetakan Pertama, PT. Bina Aksara, Jakarta.
- Soedjono, Wiwoho, 1982, *Hukum Dagang (Suatu Tinjauan tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang Dalam Hukum Pengangkutan di Laut Bagi Indonesia)*, Cetakan Pertama, Penerbit Bina Aksara, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1983, *Seri Hukum Dagang: Pengangkutan Laut Dalam Hubungannya Dengan Wawasan Nusantara*, Cetakan Pertama, PT. Bina Aksara, Jakarta.

- \_\_\_\_\_, 1986, *Hukum Laut: Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia*, Cetakan Pertama, Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- \_\_\_\_\_, 1987, *Seri Hukum Dagang: Tinjauan Beberapa Aspek Hukum Dagang Dalam Bidang Perdagangan Baik Nasional maupun Internasional*, Cetakan Pertama, Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- \_\_\_\_\_, 1987, *Seri Hukum Dagang: Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*, Cetakan Pertama, Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- \_\_\_\_\_, 1988, *Suplemen Seri Hukum Dagang: Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional*, Cetakan Pertama, Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- Soekardono, R., 1981, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, Edisi Kedua, CV. Rajawali, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1981, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Cetakan Kedua, Penerbit Dian Rakyat, Jakarta.
- Soelaiman, Munandar, 1998, *Dinamika Masyarakat Transisi*, Cetakan pertama, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Cetakan keempat, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Subandi, 1993, *Manajemen Peti Kemas*, Arcan, Jakarta.
- Subekti, R., 1985, *Aneka Perjanjian*, Cetakan ketujuh, Alumni, Bandung.
- \_\_\_\_\_, 1987, *Hukum Perjanjian*, Cetakan kesebelas, PT. Intermasa, Jakarta.
- Sudarsono, 1994, *Operasi Peti Kemas*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Sudaryatmo, 1999, *Hukum dan Advokasi Konsumen*, Cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Sudrajat, Agus, et.al., 1995/1996, *Pengkajian Hukum tentang Masalah Hukum L/C sebagai Alat Pembayaran Dalam Perdagangan*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman.

Sudjatmiko, FDC., 1985, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Edisi Kedua, Cetakan Pertama, CV. Akademika Pressindo, Jakarta.

Sukrisman, 1985, *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)*, Alumni, Bandung.

Sumantoro, 1986, *Hukum Ekonomi*, Cetakan pertama, Penerbit Universitas Indonesia (UI Press), Jakarta.

Suroyo, Arif, 1986, *Kebeacukaaian*, Karunika, Jakarta.

Sutrisno, Nandang, 1996, *Impor Hukum Ekonomi Sebagai Strategi Antisipasi Menghadapi Era Pasar Bebas*, Makalah, Jurnal Hukum Ekonomi, Lembaga Pengkajian Hukum Ekonomi, Surabaya.

Wiradipradja, E. Saefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Edisi pertama, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta.

Peraturan Perundang-undangan:

Ketetapan MPR No. IV/MPR/1999 Tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara Tahun 1999-2004

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 *Tentang Pelayaran*

Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 *Tentang Kepelabuhanan*.

Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 *Tentang Angkutan di Perairan*.