

**PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI LAUT DI PT. BARWIL UNITOR SHIPS SERVICE
SEMARANG**

TESIS

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana S-2**

**Program Studi
Magister Kenotariatan**



Disusun Oleh :

Nama : SITI AMINAH, SH

NIM : BAB 005 222

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2007**

**PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI LAUT
DI PT. BARWIL UNITOR SHIPS SERVICE
SEMARANG**

TESIS

Disusun oleh :

**SITI AMINAH, SH
B4B 005 222**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada Tanggal, 30 Agustus 2007

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Menyetujui

Komisi Penguji

Pembimbing Utama

Ketua Program

HERMAN SUSETYO,SH.,MHum

MULYADI,SH.,MS

PERNYATAAN

Sehubungan dengan penulisan tesis ini, yang saya beri judul **“PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALAU LAUT DI PT. BARWIL UNITOR SHIPS SERVICE SEMARANG”**, dengan ini saya menyatakan bahwa tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan didalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu perguruan tinggi dan lembaga lainya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbit maupun yang belum atau tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan atau daftar pustaka.

Semarang, 10 Agustus 2007

Siti Aminah,SH

MOTTO

“Masa depan bukan suatu tempat yang kita tuju melainkan sesuatu yang akan kita ciptakan. Lintasan – lintasan menuju kesana bukan bukan ditemukan melainkan di buat, dan kegiatan membuat jalan-jalan itu membuahakan perubahan bagi si pembuat da bagi yang dituju”

(John Schaar – pakar sosiologi AS)

“Masa depan tidak terjadi begitu saja: Masa depan itu diciptakan.”

(Will and Ariel Durant)

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah menciptakan kita, memberikan petunjuk dan menghiasi diri kita dengan ketaqwaan kepada-Nya, serta telah meninggikan derajat bagi orang-orang berilmu.

Atas petunjuk dari Tuhan Yang Maha Esa, penulis akhirnya dapat menyelesaikan tesis ini yang saya beri judul “PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB PARA PIHAK DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT DI PT. BARWIL UNITOR SHIPS SERVICE SEMARANG.” yang diajukan guna memenuhi salah satu syarat menyelesaikan Pendidikan Program Pasca Sarjana Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang.

Saya menyadari bahwa tesis ini tidak mungkin terwujud sebagaimana yang diharapkan, tanpa adanya bimbingan dan bantuan serta dengan tersedianya fasilitas-fasilitas yang diberikan beberapa pihak. Oleh karena itu saya ingin menggunakan kesempatan ini untuk menyampaikan rasa terimakasih dan rasa hormat saya kepada:

1. Bapak Rektor Universitas Diponegoro Semarang beserta stafnya.
2. Bapak Direktur Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang.
3. Bapak Mulyadi, SH, MS, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang, yang telah membantu memberikan arahan.

4. Bapak Yunanto, SH., MHum, selaku Sekertaris I Bidang Akademik Program Pasca Sarjana Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang.
5. Bapak Budi Ispriyarso, SH., M.Hum, selaku Sekertaris II Bidang Akademik Program Pasca Sarjana Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang.
6. Bapak Herman Susetyo, SH.,MHum, selaku pembimbing utama yang telah banyak membantu memberikan bimbingan, petunjuk, masukan serta kemudahan kepada saya, sehingga tesis ini dapat segera terselesaikan.
7. Bapak-bapak Komisi Penguji Tesis S-2 Kenotariatan yaitu: (1) Bapak Mulyadi, SH., MS; (2) Bapak Yunanto, SH., MHum; (3) Bapak Budi Ispriyarso, SH., M.Hum (4) Bapak Hendro Saptono, SH., M.Hum; (5) Bapak Herman Susetyo, SH.,MHum.
8. Bapak R. Benny Riyanto, SH.,CN.,MHum, selaku Dosen Wali.
9. Para Dosen Pengajar di lingkungan Program Pasca Sarjana Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang, yang telah membekali saya dengan ilmu pengetahuan dan pengalaman yang berguna.
10. Pimpinan dan staf karyawan PT. BARWIL UNITOR SHIPS SERVICE SEMARANG, yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk melakukan penelitian dan memberikan keterangan-keterangan yang saya perlukan guna penulisan tesis ini.

11. Ibuku terhormat yang sudah lanjut usia, yang tidak henti-hentinya mendoakan untuk keberhasilanku, serta doa kupanjatkan kepada ayahku tercinta almarhum Bapak H. Ciptodiharjo, Bapak H. Hardjowinoto, dan ibu H. Harjowinoto, karena pengorbanan beliaulah saya bisa sampai seperti sekarang ini, semoga Tuhan mengampuni dosa dan kesalahannya dan serta menyayangi beliau sebagaimana beliau dulu menyayangi saya sewaktu saya masih kecil.
12. Bapak dan Ibu mertuaku yang terhormat, Bapak dan Ibu JB. Soekarno, yang telah memberikan dorongan, semangat dan doa yang tiada hentinya untuk tercapainya studi ini.
13. Suamiku tercinta Dionosius Tjatur Hadijanto, yang tiada hentinya memberikan dorongan serta pengorbanan, baik moril maupun materiil, yang telah memberikan pengorbanan yang begitu besar untuk tercapainya study ini.
14. Anaku belahan jiwaku, Lauren Michelle Easterlin yang kusayangi dan kucintai yang senantiasa memberikan semangat bagi saya dalam menempuh dan mengembangkan ilmu.
15. Saudara-saudaraku, kakak-kakak dan adik-adiku yang tidak bisa kusebutkan satu persatu, yang telah memberikan dorongan, semangat dan doa yang tiada hentinya untuk tercapainya studi ini.
16. Rekan-rekan kuliah yang telah memberikan semangat dan bantuan dalam menyelesaikan tesis ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhirnya saya berharap agar tesis ini dapat memberikan manfaat bagi diri saya dan juga masyarakat maupun bagi pengembangan ilmu hokum, saya menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu saya mengharapkan kritik dan saranyang bersifat membangun dari pembaca yang budiman.

Semarang 10 Agustus 2007

Siti Aminah, S.H

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENYATAAN	iii
MOTTO	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAKSI	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	7
C. Manfaat Penelitian	8
D. Tujuan Penelitian	8
E. Sistematika Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengangkutan	11
1. Pengangkutan.....	11
2. Pengertian barang	11
3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan	16
4. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan	18
B. Pengangkutan Laut	21

1. Pengertian Pengangkutan Laut	21
2. Alat dan Sarana angkutan air	23
3. Pihak-pihak dalam pengangkutan laut	25
4. Pengaturan Pengangkutan Laut di Indonesia	26
5. General Cargo Vessel	27
6. Identitas Barang Muatan	38
7. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut ..	39
8. Akibat yang timbul dari Perjanjian Pengangkutan Laut	40
9. Manfaat dan Fungsi Pengangkutan Melalui Laut	41
10. Dokumen-dokumen Angkutan Muatan Laut	42
C. Tanggung Jawab Pengangkutan dan Pengirim	51
1. Tanggung Jawab Pengangkut Pada Umumnya	51
2. Tanggung Jawab Pengirim Pada Umumnya	55
3. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut	55

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan	58
B. Spesifikasi Penelitian.....	59
C. Populasi, Teknik Sampling.....	60
D. Metode Pengumpulan Data	62
E. Metode Penyajian Data	62
F. Metode Analisa Data	63

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	65
---------------------------	----

1. Gambaran Umum PT Barwil Unitor Ships Service Semarang	65
2. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui Angkutan laut di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang	73
3. Tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut pada PT. Barwil nitor Ships Service Semarang	77
4. Penyelesaian apabila terjadi sengketa	84
B. Pembahasan	87
1. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang	98
2. Tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut pada PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang	98
3. Penyelesaian apabila terjadi sengketa	127
 BAB V. PENUTUP	
A. Kesimpulan	143
B. Saran-saran	144

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

ABSTRAK

Tesis ini berjudul : Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang, mempunyai tujuan untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, tanggung jawab dari para pihak yang terkait dalam pelaksanaan perjanjian tersebut, serta penyelesaian masalahnya jika terjadi suatu sengketa.

Perjanjian pengangkutan melibatkan pengirim atau pemilik barang (*shipper*) dan pengangkut atau pelayaran (*carrier*). Perjanjian pengangkutan ini menimbulkan hak, kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak. Hak, kewajiban dan tanggung jawab ini harus dipenuhi sebaik baiknya oleh masing-masing pihak. Manakala terjadi suatu kelalaian atau wanprestasi yang mengakibatkan suatu kerugian maka pihak yang dirugikan berhak menuntut ganti rugi. Jika timbul suatu masalah dimana masalah tersebut tidak bisa terselesaikan sendiri oleh masing-masing pihak maka masalah tersebut akan dapat diselesaikan berdasarkan pada pengadilan setempat, ataupun pengadilan/ arbitrase dimana telah diperjanjikan di dalam perjanjian pengangkutan tersebut.

Adapun metode penelitian yang penulis gunakan adalah metode pendekatan yuridis empiris, yang mengumpulkan data primernya dilakukan dengan cara studi pustaka dan wawancara yang pengambilan sampelnya secara proporsional sebesar 30% dari populasi. Adapun hasil penelitian dan analisa yang diperoleh adalah: dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan, masih terjadi penyimpangan (*unprosedural*) yang dengan sengaja dilakukan atas sepengetahuan ke dua belah pihak. Pihak pengirim melakukan karena alasan menghindari klaim atau denda sedangkan pihak carrier melakukan karena alasan kelangsungan bisnis dan alasan komersial lainnya.

Mengingat Perjanjian Pengangkutan memegang peranan yang sangat penting dalam pengangkutan itu sendiri maka, para pihak harus benar-benar memahami dan mengerti isi dari perjanjian pengangkutan itu sendiri. Karena di dalam perjanjian pengangkutan itu juga tercantum segala hak, kewajiban dan tanggung jawab para pihak. Sehingga apabila salah satu pihak wanprestasi maka masing-masing dapat menuntut penyelesaian sebagaimana tercantum di dalam perjanjian pengangkutan tersebut.

Kata Kunci: Perjanjian Pengangkutan, penyelesaian, hak dan tanggung jawab serta kewajiban.

ABSTRACT

This thesis is entitled “Responsibility Executions of Parties in Transporting Goods Through Sea Agreement in PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang (Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang). The Objectives of this research are, to acknowledge the execution of transporting goods through sea agreement, the responsibilities of involved parties in the execution of the agreement, and applied problem solving if any disagreement should occurs.

Transporting agreement involves shipper or owner of good(s) and carrier. This makes different rights, obligations, and responsibilities from each party come up. They should be well-fulfilled by each party. Whenever there is any negligence or denial causing a loss, therefore, the party suffering the loss has rights to claim the compensation. If each party is unable to solve the problems, therefore, it should be solved through a local court or arbitration court mentioned in the transporting agreement.

The research method used by the writer is a juridical-empirical approach. Its primary data collection was conducted by performing bibliographical study and interviews where the sample collection is proportionally 30% of the population. The obtained results of the research and analysis are: in the execution of transporting agreement, there are some non-procedural and intentionally committed deviations acknowledged by both parties. The shipper commits it in order to avoid claim or fine, on the other hand, the carrier commits it because of the reason of business continuation and other commercial reasons.

Considering that transporting agreement holds a key role in transporting process itself, therefore, all parties should understand and comprehend its contents well. This is because, all rights, obligation, and responsibilities of parties, are included in the transporting agreement. Therefore, if one party neglects or denies the agreement, each party may claim a decision as mentioned in the transporting agreement.

Keywords: Transporting agreement; decision; right, obligations, and responsibilities.

BAB I

PENDAHULUAN

A.Latar Belakang Masalah

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.

Dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini, maka sedikit banyak akan berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan di bidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, disamping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri..

Transportasi yang semakin maju dan lancarnya pengangkutan, sudah pasti akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil

pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.

Transportasi ditinjau dari sudut Geografis, dapat dibagi sebagai berikut:¹

- a. Angkutan antarbenua
- b. Angkutan antarkontinental
- c. Angkutan antarpulau
- d. Angkutan antarkota.
- e. Angkutan antardaerah.
- f. Angkutan didalam kota (*intra city transportation atau urban transportation*).

Jika dilihat dari sudut teknis dan angkutannya, maka transportasi dapat pula dirinci menurut jenisnya sebagai berikut :²

- a. Angkutan Jalan Raya atau *Highway transportation (road transportation)*.
- b. Pengangkutan Rel (*rail transportation*)
- c. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*)
- d. Pengangkutan pipa (*pipe line transportation*)
- e. Pengangkutan laut dan samudera (*ocean transportation*)
- f. Pengangkutan udara (*transportation by air atau air transportation*)

Adapun transportasi melalui air dapat di klasifikasikan pada dua golongan besar, yaitu transportasi air di pedalaman (*inland water*

¹ Prof.Drs.H.Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia, halaman 16.

² Prof.Drs.H.Rustian Kamaluddin, *Loc.cit*, halaman 16.

transportation) dan transportasi Laut (*ocean transport*). Dalam transpor air pedalaman itu meliputi transpor yang memakai jalan sungai, danau, dan kanal yang terdapat di dalam batas wilayah Negara yang bersangkutan. Sedangkan transpor laut meliputi transpor pelayaran pantai dan pelayaran samudera, berarti meliputi transpor antar Negara yang melewati batas Negara yang bersangkutan.³

Sedangkan secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut ;⁴

1. Pengangkutan Darat
 - a. Pengangkutan melalui jalan (raya)
 - b. Pengangkutan dengan kereta api
2. Pengangkutan Laut.
3. Pengangkutan Udara.

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat penting mengingat $\frac{3}{4}$ luas dari permukaan bumi adalah berupa perairan. Peranan pengangkutan laut juga menjadi sangat penting di Negara/daerah yang berkepulauan, bersungai dan berdanau, bahkan untuk menghubungkan Negara satu dengan Negara lainnya.

Di dalam dunia perniagaan, transportasi laut atau samudera juga semakin diminati oleh masyarakat karena lebih menguntungkan apabila

³ Prof.Drs.H.Rustian Kamaluddin, *Ibid* , halaman 66.

⁴ Ridwan Khairandy,S.H., M.H.,Machsun Tabroni, S.H., M.HUM., Ery Arifuddin,S.H.,M.H.,Djohari Santoso, S.H.,S.U., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, halaman196

dibandingkan dengan pengangkutan melalui udara dan darat. Adapun keuntungan pengangkutan melalui laut adalah sebagai berikut:⁵

1. Biaya angkutan lebih murah. (*ekonomis*). Hal ini disebabkan karena:
 - a. *Tractive effort* (usaha atau daya tarik) yang dibutuhkan untuk menggerakkan benda yang berada di atas air adalah relatif lebih kecil (kurang), sehingga ongkos bahan bakar dan tenaga penggerak yang dibutuhkannya adalah lebih kecil pula.
 - b. Pada umumnya tidak ada atau hampir tidak ada biaya-biaya pemeliharaan serta biaya capital untuk pembuatan jalan melalui air sehingga tidak menjadi beban bagi usaha pengangkutan melalui air.
2. Angkutan melalui laut sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus.

Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.⁶

Sedangkan maksud dan tujuan diadakan pengangkutan barang itu adalah untuk memindahkan barang dari satu tempat asal ke tempat tujuan dimana perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi. Pengangkutan itu dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asalnya. Oleh karena itu pengangkutan

⁵ Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut I*, Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1982, halaman 5.

⁶ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, Halaman 45.

dikatakan memberi nilai terhadap barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang di keluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*), dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan dapat memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkutan.⁷

Pengangkutan barang didalam pelaksanaanya didahului dengan adanya kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan barang. Kesepakatan tersebut tertuang dalam bentuk perjanjian pengangkutan yang akan menimbulkan hak dan kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak.

Sebagai tanda bahwa pengangkut telah menerima barang-barang yang akan diangkut dan sedianya, kemudian untuk menyerahkan kepada pihak yang telah ditunjuk di tempat, digunakan surat bukti muatan yang disebut konosemen atau bill of lading.

Pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan barang wajib menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan sampai diserahkan atau diterimanya barang tersebut sedangkan pengirim berkewajiban untuk membayar ongkosnya.

Terkait terhadap tanggung jawab pengangkut, pengangkut diwajibkan untuk mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak atau hilangnya barang-barang baik seluruh atau sebagian, sehingga pengangkut tidak dapat

⁷ Muchtaruddin Siregar, *op.cit.*, hlm 6.

menyerahkan barang-barang yang diangkut. Namun pengangkut dapat melepaskan diri dari kewajiban tersebut asalkan pengangkut dapat membuktikan bahwa peristiwa tersebut adalah sesuatu yang tidak dapat dihindari atau dicegah (Pasal 468 dan 477 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*) atau kerusakan disebabkan karena sifat, keadaan cacat dari barang itu sendiri atau juga kesalahan pengirim barang (pasal 91 dan 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang), sedangkan kewajiban dari pemakai jasa ialah membayar upah angkutan.

Angkutan muatan laut adalah suatu usaha perusahaan pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang jasa angkutan muatan laut dan karenanya merupakan bidang usaha yang luas bidang kegiatannya dan memegang peranan penting dalam usaha memajukan perdagangan dalam dan laur negeri.

Termasuk dalam usaha itu ialah memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen sehingga untuk melaksanakan usahanya itu bukan hanya dituntut untuk menguasai pengetahuan mengoperasikan kapal laut tetapi juga diperlukan pengetahuan mengenai perdagangan dalam dan luar negeri, organisasi, administrasi dan manajemen yang sehat dan pengetahuan teknik nautika hukum laut termasuk asuransi angkutan laut. Demikian juga prosedur penimbunan dan pepadatan muatan di dalam palka kapal diatur sedemikian rupa sehingga bisa dicapai pemakaian kapasitas ruangan secara maksimal sampai daya angkut kapal/ sarat kapal juga secara maksimal.

Semakin berkembangnya teknologi sarana transportasi laut secara langsung sangat mempengaruhi berbagai aspek perekonomian sehingga tidaklah

mungkin pengangkutan laut dipisahkan dalam dunia perdagangan. Sehingga timbul istilah *Ship Follows The Trade* dan *Trade Follow the Ship* yang artinya perdagangan hanya bisa hidup bila ada kapal dan kapal bisa hidup bila ada perdagangan.

Begitu pentingnya peranan pengangkutan laut di dalam lalu lintas perpindahan barang atau perdagangan baik domestik maupun internasional, dimana pengangkutan laut menjadi pilihan yang sangat strategis, efektif dan ekonomis dalam pengiriman barang maupun orang dari satu tempat ke tempat yang lain.

B. Perumusan Masalah

Sesuai dengan judul yang dirumuskan yaitu Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut di PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang?
2. Bagaimana tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut pada PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang?
3. Bagaimana penyelesaiannya apabila terjadi suatu Sengketa.

C. Manfaat Penelitian

Sesuai dengan tujuan tersebut diatas, maka diharapkan agar penelitian ini dapat membawa kegunaan sebagai berikut :

1. Teoritis, bahwa hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pada Ilmu Hukum Dagang pada khususnya dan Ilmu Perdata pada umumnya.
2. Praktis, bahwa hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan masukan bagi semua pihak dan para pembaca.

D. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan tesis ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut di PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang pada PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang.
3. Untuk mengetahui penyelesaian masalah antar pihak dalam pelaksanaan pengangkutan barang pada PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang.

E. Sistematika Penelitian

Tujuan penyajian sistematika ini adalah untuk memudahkan para pembaca memahami dan memperoleh gambaran apa yang akan disajikan, sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini disajikan latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab II memuat tentang tinjauan pustaka yang terdiri dari tinjauan umum tentang pengangkutan, tinjauan umum tentang pengangkutan laut dan tanggung jawab pengangkut dan pengirim.

BAB III : METODELOGI PENELITIAN

Metode penelitian ini terdiri dari : metode pendekatan, spesifikasi penelitian, populasi dan teknik sampling, teknik penyajian data, dan metode analisa data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab IV memuat hasil penelitian dan pembahasan yang meliputi pelaksanaan perjanjian pengangkutan pada PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang dan apa yang menjadi tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan dan bagaimana cara penyelesaian apabila terjadi sengketa antar pihak.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab V merupakan kristalisasi dari semua yang telah dicapai di dalam masing-masing bab sebelumnya. Tersusun atas kesimpulan dan saran

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengangkutan

A.1. Pengertian pengangkutan secara umum

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.⁸ Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsure-unsur pengangkutan sebagai berikut :⁹

1. Ada sesuatu yang diangkut.
2. tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
3. ada tempat yang dapat dilalui alay angkutan.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.¹⁰

Menurut pendapat R. Soekardono, SH, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun

⁸ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, Halaman 45.

⁹ Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin dan Djohari Santoso, *Ibid* , halaman 195.

¹⁰ Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin dan Djohari Santoso, *Ibid* , halaman 195.

mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.¹¹

Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.¹²

A.2. Pengertian Barang

Pengertian barang menurut Pasal 1 (c) The Hague Rules yaitu barang adalah segala jenis barang dan barang-barang dagangang kecuali binatang hidup dan muatan yang menurut perjanjian pengangkut ditetapkan akan diangkut diatas dek dan memang dimuat diatas dek. Sedangkan menurut pasal 1 The Humberg Rules yaitu barang meliputi juga binatang-binatang hidup dan barang-barang yang dalam container/pallet. Tentang binatang, pengangkutannya juga dilakukan dengan kapal tetapi pengangkut menyediakan ruangan dan air minum untuk hewan. Terhadap keselamatannya sampai dengan pembongkaran di pelabuhan tujuan, oleh pengangkut dinyatakan bukan beban carrier melainkan Shipper.¹³

Barang sebagai obyek pengangkutan barang di laut adalah segala sesuatu benda yang akan diangkut oleh kapal dari suatu tempat penerimaan sampai ke tempat tujuan sepanjang benda-benda itu oleh peraturan hukum

¹¹ R. Soekardono, SH., *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981, Halaman 5.

¹² Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981, Halaman 5.

¹³ Lawalatta, *Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut*, *Kumpulan Aspek-Aspek Problem Maritim Niaga*, Aksara Baru, Jakarta, 1982, halaman 8

yang ada diperbolehkan dimasukkan atau dikeluarkan dari pelabuhan secara legal.

Meski demikian, terhadap barang-barang yang oleh pemerintah dilarang dijadikan sebagai objek angkutan atau dilarang dimaksukan atau keluar dari pelabuhan di Indonesia, pihak pengangkut dilarang untuk mengangkutnya.¹⁴

Adapun didalam pengiriman barang ke daerah diluar pabean (eksport) sebagaimana tercantum dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 10/MPP/SK/I/1996, barang barang eksport digolongkan ke dalam 4 (empat) kelompok yakni :¹⁵

1. Barang yang diatur tata niaga eksportnya.

Yang dimaksud dengan barang yang diatur tata niaga eksport adalah barang yang eksportnya hanya dapat dilakukan oleh eksportir terdaftar. Eksportir terdaftar adalah setiap perusahaan atau perorangan yang telah mendapat pengakuan dari Menteri Perindustrian dan Perdagangan dalam hal ini Direktur Jendral Perdagangan Internasional untuk melakukan eksport barang-barang tertentu sesuai dengan ketentuan barang yang berlaku (barang yang diatur tata niaganya)

Barang yang diatur tata niaganya adalah :

- a) Tekstil dan Produk Tekstil (TPT)

¹⁴ Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, Akedemi Presindo, Jakarta, 1979, halaman 2

¹⁵ Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor- Import*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003, halaman 19

- b) Kayu dan Produk Kayu.
- c) Barang hasil industri dan kerajinan dari kayu cendana.
- d) Kopi.
- e) Maniok

2. Barang yang diawasi eksportnya.

Yang dimaksud dengan barang yang diawasi eksportnya adalah barang yang eksportnya hanya dapat dilakukan dengan persetujuan Menteri Perindustrian dan Perdagangan atau pejabat yang ditunjuk.

Barang barang yang diawasi eksportnya adalah :

- a) Kacang kedelai pecah atau utuh.
- b) Padi dan beras.
- c) Tepung gandum atau meslin.
- d) Tepung beras.
- e) Tepung lainnya, selain tepung beras, tepung jagung dan tepung gandum hitam.
- f) Tepung halus dari tepung kasar dari kacang kedelai.
- g) Gula tebu atau bit dan sukrosa murni kimiawi, dalam bentuk padat.
- h) Ternak hidup, (sapi kerbau).
- i) Binatang liar dan tumbuhan alam yang dilindungi secara terbatas.

- j) Jenis hasil perikanan dalam keadaan hidup ikan napoleon warna / chelinusun dutalos, benih ikan banding (never), ikan arwana.
- k) Inti kelapa sawit
- l) Pupuk urea.
- m) Emas bukan tempa atau dalam bentuk setengah jadi atau bentuk bubuk, serbuk dalam bentuk gumpalan, ingot atau batang tuangan, untuk setengah jadi dan lain-lain.
- n) Perak tidak ditempa atau dalam bentuk setengah jadi, atau bentuk bubuk, bukan tempe, setengah jadi.
- o) Minyak dan gas bumi.
- p) Timah.

3. Barang yang dilarang eksportnya.

Yang dimaksud dengan barang-barang yang dilarang eksportnya adalah barang-barang yang tidak boleh di ekspor. Yang termasuk dalam golongan barang ini adalah :

- a) Jenis hasil perikanan dalam keadaan hidup (Arwana; benih ikan sindat; ikan hias air tawar jenis botia macracanthus ukuran 15 cm keatas; udang galah (udang air tawar) dibawah ukuran 8 cm; udang penaeidae.
- b) Binatang liar dan tumbuhan alam yang dilindungi secara mutlak.
- c) Kulit mentah; Pickled dan wet blue binatang melata/Reptile.
- d) Karet bongkah.

- e) Bahan-bahan remiling dan rumah asap berupa slamb, lumps, scrabs, karet tanah, unsmoked sheet lebih rendah dari kualitas IV, blanket D off, cutting C, Remiled 4, flet back creps.
 - f) Limab dan skrap fero; ingot hasil peleburan skrap besi atau baja (limbah dan skrap dari besi tuang; limbah dan skraps dari besi stainless; limbah dan skrap dari baja paduan lainnya; limbah dan skrap dari baja atau baja lapis timah; limbah dan srap baja lainnya berbentuk gram, serotan, dan lain-lain.
 - g) Sisa dan skrap tembaga.
 - h) Kuningan rongsokan (brass scraps)
 - i) Barang kuno yang bernilai kebudayaan.
4. Barang yang bebas Ekspornya.

Yang dimaksud dengan barang bebas ekspornya adalah barang yang tidak termasuk ke dalam kelompok barang yang diatur tata niaganya, diawasi dan dilarang ekspornya dan digolongkan kedalam barang yang bebas ekspornya.

A.3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

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

Di dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebutkan tentang syarat sahnya perjanjian:

“Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

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

Menurut pendapat yang diungkapkan Profesor R. Subekti, SH yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.¹⁶

Sedangkan menurut pendapat H.M.N. Purwosutjipto, SH, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁷

Di dalam perjanjian pengangkutan terdapat kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan maka perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban. Dimana para pihak yang dimaksud harus dengan sungguh-sungguh melaksanakannya.

Dalam perjanjian pengangkutan di laut para pihak dapat meminta untuk dibuatkannya suatu akta yang disebut carter party. Tapi carter party

¹⁶ R. Subekti, SH. *Aneka Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung 1979, halaman 81.

¹⁷ H.M.N. Purwosutjipto, SH. . *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Djambatan, Cetakan II, 1984, halaman 1.

ini bukan merupakan syarat adanya perjanjian itu melainkan semata-mata sebagai alat bukti bahwa telah terjadi perjanjian pengangkutan.

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan pihak pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutannya.¹⁸

A.4. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

A.4.1. Fungsi Pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.¹⁹

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan ditempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat. Apabila tidak ada pengangkutan maka manusia akan terpaksa berjalan kaki kemana-mana.

¹⁸ HMN Purwosutjipto. Op.cit, halaman 2.

¹⁹ Ibid, halaman 10.

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa :²⁰

(1). Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*)

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapan.

Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara.

Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

(2). Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*)

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, Bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.

(3). Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai

²⁰ Sri Rejeki Hartono, SH. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. Penerbit UNDIP, 1980, Halaman 8.

Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada konsumen tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang continue dan biaya pengangkutan yang murah.

A.4.2. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh.

Dengan adanya pengangkutan tentunya juga akan menunjang usaha dari pemerintah dalam rangka untuk meratakan hasil pembangunan diseluruh tanah air, karena suatu daerah yang tadinya tidak mempunyai hasil pertanian misalnya, maka dengan adanya pengangkutan akhirnya daerah tersebut mendapatkan barang-barang yang dibutuhkan dengan cepat dan harga terjangkau.

Disamping itu pengangkutan juga sangat membantu dalam mobilitas tenaga kerja dari satu tempat ke tempat lain karena tanpa

adanya pengangkutan maka aktivitas yang akan dilakukan tidak dapat berjalan. Dengan demikian pengangkutan dapat meningkatkan nilai guna suatu barang atau manusia sebagai obyek dari pengangkutan.

B. Pengangkutan Laut

B.1. Pengertian Pengangkutan Laut

Di dalam lalulintas arus perpindahan barang, pengangkutan barang melalui laut menjadi alternatif yang paling di minati oleh masyarakat, hal ini di karenakan karena unsur biaya yang relatif murah disamping angkutan melalui laut sanggup mengangkut barang-barang dalam berat dan volume yang banyak sekaligus.

Pengertian pengangkutan laut menurut Pasal 466 dan Pasal 521 KUHD adalah :

Pasal 466 KUHD :

“Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”

Pasal 521 KUHD :

“Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan angkutan orang (penumpang), seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”

Menurut Hamdani yang dimaksud angkutan muatan laut adalah suatu usaha pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa angkutan muatan

laut dan karenanya merupakan bidang usaha yang luas bidang kegiatannya dan memegang peranan penting dalam usaha memajukan perdagangan dalam dan luar negeri.²¹

Menurut The Hague Rules 1924, pengangkutan adalah termasuk kapal atau pengguna kapal atau pengguna penyediaan kapal dalam hal kapal dicarter telah mengadakan perjanjian pengangkutan.

Sedangkan menurut The Hamburg Rules 1978, Artikel 1, Dfinisi, ayat 1 dan 2, Pengangkutan dibedakan menjadi dua yaitu :

1. *Carriers* (pengangkut)

ialah setiap orang untuk siapa dan atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang dilaut diadakan dengan pihak yang berkepentingan dengan barang muatan.

2. *Actual carriers* (pengangkut sebenarnya)

ialah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau melaksanakan sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut dan sudah termasuk didalamnya orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan padanya.

B.2. Alat dan Sarana Angkutan Melalui Air

Fasilitas dan sarana yang dipergunakan dalam kegiatan transportasi melalui air ini ada bermacam-macam mulai dari alat

²¹ Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003, halaman 323.

transportasinya yang merupakan kapal dan perahu, terminal dengan fasilitasnya, yaitu pelabuhan, dermaga, fasilitas dok, alat bongkar muat seperti kran dan forklit, jalan air seperti sungai, danau, laut dan kanal, tenaga penggeraknya yaitu berupa perahu layar, kapal api, / uap, kapal (ber) motor dan perahu yang ditarik kapal penghela.

Pengertian Kapal :

Menurut Pasal 309 KUHD adalah sebagai berikut :

“ Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya (schepen zijn alle vaartuigen, hoe ook genaamd en van welken aard ook).”

Menurut Memory Van Toeliching (MvT) KUHD, yang dimaksud dengan alat berlayar (vaartuig) tersebut adalah semua benda yang dapat berlayar dan bergerak di atas air, bagaimanapun disusun dan diperuntukan.

Berdasarkan uraian diatas, maka kriteria alat berlayar tersebut adalah benda yang dapat mengapung dan bergerak di atas air.

Menurut Pasal 1 UU No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau tenaga tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah. Dengan demikian pengertian kapal menurut Pasal 1 UU No, 21 diperluas dengan kendaraan dibawah permukaan air, seperti kapal selam.

Dengan demikian jelaslah pengertian kapal yang telah disebutkan diatas adalah pengertian yang sangat luas, sehingga yang

dimaksud dengan kapal tidak hanya kapal dan perahu yang sudah kita kenal tetapi juga mencakup , misalnya dok terapung, alat pengeruk pasir, di laut, alat penyedot lumpur di laut, dan rumah atau bangunan terapung.

Sedangkan Pengertian kapal menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, adalah sebagai berikut :

“Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya)”

Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi, dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian Pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

B.3. Pihak-pihak dalam pengangkutan laut

Didalam perjanjian pengangkutan terlibat dua pihak, yaitu :²²

1. Pengangkut
2. Pengirim barang/ Penumpang.

Penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi pihak. Penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang.²³

B.4. Pengaturan Pengangkutan Laut di Indonesia

Pengaturan pengangkutan laut di Indonesia diatur dalam berbagai macam peraturan antara lain :

- a. KUHD, Buku II Bab V, tentang perjanjian charter kapal.
- b. KUHD, Buku II Bab Va, tentang pengangkutan barang-barang.
- c. KUHD, Buku II Bab Vb, tentang pengangkutan orang.
- d. Peraturan khusus seperti :
 - Inpres No.3 tahun 1991, tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
 - Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
 - Paket Kebijakan 21 November 1988.
- e. Peraturan di luar KUHD

²² Ridwan Khairandy, S.H., M.H., Machsun Tabroni, S.H., M.HUM., Ery Arifuddin, S.H., M.H., Djohari Santoso, S.H., S.U., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, halaman 196

²³ Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin dan Djohari Santoso, *Ibid*, halaman 200.

Peraturan di luar KUHD:

- Indonesia Scheepvaarwet 1936 (Undang-Undang tentang Pelayaran Indonesia 1936), S.1936-700 bad-s, 1984-224.
- Scheevaartverordering 1936 (Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia 1936), S. 1936-703 bsd S. 1937-446, 609, S. 1940-52, LN 1956-31, LN 1958-74.
- PP nomor 17 tahun 1988.

Namun di Indonesia hukum pengangkutan laut telah mengalami beberapa perubahan yang terakhir dengan kekuatan ordonansi tanggal 4 Februari 1933 (S. 1933-47 jis 38-1 dan 2) mulai berlaku pada tanggal 1 April 1938, ketentuan-ketentuan peralihan ordonansi ini bisa ditemukan di Engelbrecht 1956 halaman 1032 atau Engelbrecht 1950 halaman 743.²⁴

B.5. General Cargo Vessel

Pada mulanya semua pengiriman barang melalui laut di lakukan dengan sistem konvensional atau curah. Akan tetapi kemudian sistim ini kurang diminati oleh masyarakat dikarenakan kesulitan-kesulitan yang menyangkut masalah volume, waktu dan keamanan barang.

Dalam sistem konvensional pengangkutan barang hanya dapat dilakukan dalam jumlah besar bahkan tak jarang harus menyewa atau

²⁴ H.M.N. Purwotjipto, SH. . *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5, Djambatan, 1985, halaman 173.

mencharter satu kapal penuh dalam hal pengiriman dalam suatu daerah tidak ada kombainnya. Hal ini menjadi sangat tidak efektif dan efisien dikarenakan harga pengiriman mungkin menjadi sangat mahal jika barang cuma sedikit sedangkan pengirim terpaksa harus menyewa kapal atau bahkan pengiriman barang menjadi sangat lama karena pengirim menunggu sampai mendapat kombain.

Dengan kesulitan kesulitan seperti di atas maka kemudian sistem General cargo lebih diminati oleh para pengirim. Dengan sistem ini memungkinkan pengirim mengirim barang dalam jumlah sedikit dan tidak harus menunggu terlalu lama karena jika pengirim menghendaki mengirim barang, tidak harus mencarter satu kapal tetapi cukup dengan menggunakan media yang di sebut dengan petikemas atau kontainer.

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

Filosofi di balik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan , baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya. Dan dapat membawa secara cepat, aman, efisien, atau bila mungkin dari pintu ke pintu (door to door).

²⁵ Capt.R.P.Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Elspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, PPM, 2003, halaman 179.

Difinisi lain mengatakan bahwa Petikemas adalah peti yang terbuat dari logam didalam mana barang-barang yang lazim disebut muatan umum (*general cargo*). Sejak pemuatan sampai kepada pembongkaran (bahkan sampai ketempat yang dituju) barang-barang yang dikirim dengan petikemas tidak dijamah orang karena dengan peti itu barang dimuat ke atas kapal dan bersama peti itu pula barang dibongkar dari dalam kapal dan diturunkan ke darat.²⁶

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 15 /2002 tentang perkapalan, pasal 1 ayat 12, petikemas adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen dan dapat dipakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut dan dirancang secara khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi, tanpa harus dilakukan muatan kembali.

B.5.1. Ukuran Petikemas

Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran dari petikemas harus sama dan sejenis serta serta mudah diangkut. Badan International Standart Organization (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas sebagai berikut :²⁷

1. Container 20' Dry Freight (20 feet)

²⁶ MS.Amir, *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo, 1999, halaman 113.

²⁷ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 179.

Ukuran Luar : 20' (p) x 8' (l) x 8'6" (t)

Atau :

6.058 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 33 Cbm

Pay Load : 22.1 Ton

2. Container 40' Dry Freight (40 feet)

Ukuran Luar : 40' (p) x 8' (l) x 8'6" (t)

Atau :

12.192 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.340 x 2.379 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 67,3 Cbm

Pay Load : 27,396 Ton

3. Container 40' High Cube Dry

Ukuran Luar : 40' (p) x 8' (l) x 9'6" (t)

Atau :

12.192 x 2.438 x 2.926 m

Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : Cubic Capacity : 76 Cbm

Pay Load : 29.1 Ton

Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal petikemas dinyatakan dalam TEU (*Twenty Foot Equifalent Unit*). Oleh karena ukuran standar dari peti kemas dimulai dari panjang 20 feet, maka satu

petikemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU, dan petikemas 40' dinyatakan 2 TEU atau sering juga dinyatakan dalam FEU (*Fourty foot equifalent unit*).

Meskipun ukuran petikemas dari luar adalah sama atau seragam, namun petikemas dikeluarkan dalam beberapa variasi sesuai kegunaannya. Variasi tersebut dapat dilihat berdasarkan bentuk, ukuran, barang yang dimuat, dan cara pengisian muatan kedalamnya. Ada petikemas yg berbentuk tabung, kotak dan flat, ada yang berbentuk besar dan kecil, ada yang memuat barang padat, cair maupun curah. Ada yang dapat diisi dari depan, dari samping, atau dari atas, juga ada yang khusus dilengkapi pendingin untuk muatan beku.

B.5.2. Jenis-jenis Petikemas.

Dikenal beberapa macam jenis peti kemas antara lain :²⁸

a. General cargo

General cargo container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (general cargo). Petikemas yang termasuk dalam general cargo adalah :

1. General Purpose Container

Petikemas yang biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum.
(general cargo).

2. Open - side Container

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

Petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang, karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping peti kemas.

3. Open – Top Container

Petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas.

4. Ventilated Container

Petikemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh waktu tertentu khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.

b. Thermal

Thermal Container adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengaturan suhu untuk muatan tertentu. Petikemas yang termasuk kelompok thermal adalah :

1. Insulated Container

Petikemas yang dingin bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin didalam peti tidak merembas keluar.

2. Reefer Container

Petikemas yang dilengkapi mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging atau buah-buahan.

3. Heated Container

Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara didalam petikemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

c. Tank

Tank Container adalah tanki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair (*bulk liquid*) maupun muatan gas (*bulk gas*).

d. Dry Bulk

Dry bulk Container adalah general purpose container yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). Untuk memasukan atau mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang dibagian atas untuk memasukan muatan dan lubang dibagian bawah untuk mengeluarkan muatan (*gravity discharge*). Lubang diatas dapat juga digunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).

e. Platform

Platform Container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar.

Petikemas yang termasuk jenis ini adalah :

1. Flat Rack Container

Flat Rack Container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. Flat Rack Container dibagi menjadi 2, yaitu :

- a. Fixed end type : Diding ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat.
- b. Collapsible type : Diding ujungnya dapat dilipat agar menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.

2. Platform Based Container

Platform Based Container atau disebut artificial tween deck adalah petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar dan apabila diperlukan dapat dipasang didinding. Biasanya digunakan untuk muatann yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran petikemas standar

f. Specials

Specials Container adalah petilkemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (cattle container) atau muatan kendaraan (auto container).

B.5.3. Keuntungan dan Kerugian Menggunakan petikemas

B.5.3.1. Keuntungan penggunaan petikemas dalam pengangkutan barang-barang adalah :²⁹

- a. Cepat dan ekonomis dalam menagani petikemas, terutama dalam bongkar muat petikemas di pelabuhan atau interface.
- b. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
- c. Efisien.

²⁹ R.P.Suyono,Capt., *Ibid*, halaman 186.

- d. Memudahkan pengawasan oleh pemilik barang (*shipper*) yang bila perlu dapat menyimpan barangnya kedalam petikemas didalam area penggudangan sendiri. Si penerima juga dapat dengan mudah mengawasi pembongkarang di arena penggudangannya sendiri (*door to door service*), bila mana dikehendaki.
- e. Dapat dikehendaki percampuran barang-barang yang sebenarnya tidak boleh bercampur satu sama lain.
- f. Pembungkusan barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.

B.5.3.2. Kerugian menggunakan petikemas

Kerugian menggunakan petikemas dalam pengangkutan barang adalah :³⁰

- a. Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa).
- b. Jumlah banyaknya petikemas harus tiga kali banyaknya petikemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan di bongkar dan satu kelompoknya lagi adalah yang berada ditangan pengirim yang siap di pakai.
- c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan perlatan khusus untuk mengangkut dan menurunkannya.

³⁰ Suyono,R.P. Capt., *Ibid*, halaman 186.

- d. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
- e. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar Negara, bila suatu Negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

B.5.4. Terminal Petikemas.

Berdasarkan ketentuan pasal 1 d dari keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK.56/2/25/P.I.II-2002, yang dimaksud dengan terminal petikemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya adalah fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*), serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas.

Terminal Petikemas terdiri dari :³¹

1. Unit Terminal Petikemas (UTPK)

UTPK adalah terminal dipelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar/muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat dikapal.

2. Container Yard (CY)

Container yard adalah kawasan didaerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal.

³¹ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 188

3. Container Freight Station (CFS)

Container Freight Station adalah kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas LCL, melakukan stuffing/unstuffing dan untuk menimbun breakbulk cargo yang akan di stuffing ke petikemas atau di-unstuffing dari petikemas.

4. Inland Container Depot (ICD)

Inland Container Depot adalah kawasan dipedalaman atau diluar daerah pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Bea dan Cukai yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL, yang akan diserahkan kepada consignee atau diterima dari shipper.

B.5.5. Status Petikemas

Dalam pengangkutan petikemas dari suatu Negara kenegara lainya, petikemas mempunyai 2 status :³²

1. Full Container Load

Ciri-cirinya adalah :

- a. Berisi muatan dari satu shipper dan dikirim untuk satu consignee.
- b. Petikemas di isi (*stuffing*) oleh shipper (*shipper load and count*) dan petikemas yang sudah diisi diserahkan ke Container Yard (CY) pelabuat muat.
- c. Dipelabuhan bongkar, petikemas di ambil oleh consignee di CY dan di unstuffing oleh consignee.

³² Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 188

- d. Perusahaan pelayaran tidak bertanggungjawab terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang ada di dalam petikemas.

2. Less than Container Load (LCL)

Ciri-cirinya adalah:

- a. Petikemas berisi muatan dari beberapa shipper dan ditujukan untuk beberapa consignee.
- b. Muatan diterima dalam keadaan breakbulk dan diisi (*stuffing*) di container freight station (CFS) oleh perusahaan pelayaran.
- c. Di pelabuhan bongkar petikemas di un stuffing di CFS oleh perusahaan pelayaran untuk diserahkan kepada beberapa consignee dalam keadaan breakbulk.
- d. Perusahaan pelayaran bertanggungjawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.

B.6. Identitas Barang Muatan

Dalam pengangkutan laut, identitas barang muatan dicantumkan suatu surat berharga yang disebut konosemen atau bill of lading. Konosemen atau bill of lading inilah yang disebut dengan surat muatan.³³

Dalam konosemen memuat identitas kepada siapa barang-barang itu harus diserahkan. Konosemen dapat diterbitkan atas pengganti atau atas tunjuk. Selain itu konosemen juga harus memuat identitas barang yang akan diangkut itu dan pencatatan itu seberapa mungkin hendaknya

³³ Wiwoho Soedjono, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan perkembangannya*, Liberty, Yogyakarta, 1987, halaman 89.

diperinci guna mencegah timbulnya kemungkinan perselisihan mengenai identitas barang-barang angkutan itu pada saat penyerahannya. Biasanya di dalam konosemen atau bill of lading diterangkan tentang keadaan waktu barang diterima untuk diangkut dengan menentukan klausula *receive for shipment in apparent good order and condition*, dan dengan adanya keterangan itu menjadi bukti tentang keadaan barang.³⁴

B.7. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.

Pihak pihak yang terkait di dalam perjanjian pengangkutan laut adalah pihak pengirim barang dan pengangkut. Dimana terjadinya perjanjian pengangkutan itu diawali dengan serangkaian perbuatan tentang penawaran dan permintaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik dengan cara antara lain:³⁵

a. Penawaran dari pihak pengangkut

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pihak-pihak, atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara (*ekspediter*).

Apabila perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka pihak pengangkut langsung menghubungi pengirim, dimana pengangkut juga mengumumkan/mengiklankan kedatangan dan keberangkatan kapalnya, sehingga pengirim barang menyerahkan barangnya kepada pengangkut untuk diangkut.

³⁴ Ibid, halaman 94.

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991, halaman 97

b. Penawaran dari pihak pengirim

Apabila penawaran dilakukan oleh ekspeditur, maka ekspeditur menghubungi pengangkut atas nama pengirim barang. Kemudian pengirim barang menyerahkan barang pada ekspeditur untuk diangkut.

Setelah terjadi kesepakatan antara kedua belah pihak mengenai segala kondisi, maka pengangkutan dimulai dengan diawali membuat perjanjian pengangkutan itu sendiri.

B.8. Akibat Yang Timbul Dari Perjanjian Pengangkutan Laut

Dalam pengangkutan laut timbul suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Dari adanya perjanjian pengangkutan laut tersebut menimbulkan hak dan kewajiban bagi pengangkut dan pengirim. Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar angkutan. Antara pengangkut dan pengirim sama-sama saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi.³⁶

³⁶ H.M.N. Purwosutjipto, Opcit, halaman 2.

B.9. Manfaat dan Fungsi Pengangkutan Melalui Laut

Adapun manfaat yang diperoleh dari perjanjian pengangkutan melalui laut adalah memberi kenikmatan dan mafaat baik pada pihak-pihak yang berkepentingan juga pada masyarakat luas.

Adapun manfaat tersebut adalah sebagai berikut : ³⁷

1. Dari kepentingan pengirim barang

Pengirim memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.

2. Dari keuntungan pengangkutan barang

Pengangkutan memperoleh manfaat keuntungan material sejumlah uang atau keuntungan inmaterial berupa peningkatan kepercayaan masyarakat atas jasa pengangkutan melalui laut yang diusahakan pengangkut.

3. Dari kepentingan penerima barang.

Penerima memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.

4. Dari kepentingan masyarakat luas.

Masyarakat memperoleh manfaat kebutuhan yang merata dan demi kelangsungan pembangunan terlebih mendorong pertumbuhan perdagangan antar pulau atau antar negara.

Sedangkan fungsi pengangkutan adalah guna memindahkan barang, dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai suatu barang untuk kepentingan

³⁷ Abdulkadir Muhammad, Opcit, halaman 102.

perdagangan. Dengan meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan laut. Karena pengangkutan melalui laut lebih murah dan bisa memuat barang dalam jumlah besar.³⁸

B.10. Dokumen-dokumen Angkutan Muatan Laut

B.10.1. Konosemen atau Bill Of Lading

Terselenggaranya pengangkutan itu karena adanya perjanjian pengangkutan yaitu antara pengangkut dengan pengirim atau pemakai jasa. Sifat perjanjian adalah konsensual. Dan sebagai tanda buktinya adalah dokumen pengangkutan yang disebut konosemen atau bill of lading. Bill of lading juga merupakan tanda pengiriman barang-barang yang diberikan pengangkut (*carrier*) kepada pengirim barang atau shipper. Isinya menyatakan bahwa barang tersebut telah diterima dan disetujui oleh pengangkut untuk diangkat ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima barang (*consignee*) yang ditunjuk oleh pengirim barang. Surat muatan atau konosemen atau bill of lading diatur dalam KUHD, juga dalam The Hague Rules dan dalam The Hamburg Rules.

Adapun pengertian dari Bill Of Lading (B/L)/ Konosemen adalah dokumen pengangkutan barang yang didalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian freight, dan cara pembayarannya,

³⁸ Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta: Dian Rakyat, 1984, halaman 21.

nama consignee (penerima) atau pemesan, jumlah B/L yang harus ditandatangani, dan tanggal penandatanganan.³⁹

Didalam KUHD pengertian konosemen terdapat dalam Pasal 506, yaitu :

“Konosemen adalah sepucuk surat yang ditanggali, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu yang ditunjuk dan disana menyerahkannya pada orang yang ditunjuk, beserta dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi.”

Konosemen dikeluarkan oleh pengangkutan dan diberikan kepada pengirim barang sesudah barang tersebut dimuat diatas kapal.

Pengirim setelah menerima konosemen dari pengangkut, maka ia kemudian mengirimkan konosemen asli kepada pihak penerima secara langsung atau melalui sebuah bank dan kalau hal itu terjadi maka hilanglah hak pengirim atau barang-barang dan haknya berpindah kepada penerima barang sebagai pemegang konosemen. Ini berarti bahwa penerima sebagai pemegang konosemen tampil ke muka sebagai pemilik barang yang sah dan karenanya ia berhak menuntut agar barang-barang diserahkan kepadanya.

Didalam praktek untuk menuntut penyerahan barang-barang dari pengangkut oleh para pihak tidak cukup hanya menyerahkan konosemen saja, tetapi harus ditukarkan dengan Delivery Order (D/O). Delivery Order seperti yang oleh pemegang konosemen dikeluarkan kepada pihak ketiga dengan tujuan berdasarkan surat-surat itu agar pihak ketiga

³⁹ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 309

tersebut menerima bagian barang-barang yang tercantum dalam konosemen (Pasal 510 ayat 2 KUHD).

Mengenai dokumen angkutan, The Hague Rules 1924 juga mengaturnya. Dalam Pasal 1 (b) menyebutkan bahwa The Hugue Rules hanya akan berlaku bila dalam penyelenggaraan pengangkutan dikeluarkan biil of lading atau dokumen yang semacam.

B.10.2. Dasar Landasan Hukum Bill of Lading

Bill of Lading merupakan perjanjian yang sifatnya unilateral (sepihak) karena perjanjian ini mengatakan secara sepihak bahwa semua syarat yang tercantum di dalam B/L hanya ditentukan oleh satu pihak, yaitu pengangkut akan tetapi berlaku juga bagi pihak-pihak lain yang tersangkut didalamnya. Seperti shipper maupun consignee.

Hal ini tertera dalam *cassatoria clause* yang terdapat dalam B/L dan isinya sebagai berikut :⁴⁰

“In accepting this B/L the shipper, consignee and the owners of the goods and the holder of this B/L, expressly accepts and agrees to all stipulation, conditioan, whether written, printed, stamped or incorporated on the front of back hereof.”

Yang artinya antara lain :

Dengan menerima surat muatan ini (B/L) maka pengirim, penerima atau pemilik dan pemegang surat muatan ini dengan tegas menyetujui semua ketentuan dan persyaratan baik yang tertulis ,

⁴⁰ Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003, halaman 329

tercetak maupun yang disetempel atau yang dimuat pada bagian muka atau belakang surat muatan ini.

Kesimpulannya bahwa barang siapa menghendaki barang muatannya diangkut oleh perusahaan pelayaran maka harus tunduk kepada semua persyaratan B/L perusahaan pelayaran yang bersangkutan. Jadi untuk melindungi kepentingan para pengirim atau penerima barang dari ketentuan *cassatoria clause* maka pada umumnya perusahaan pelayaran menunjuk pada hukum yang tertinggi (*paramount clause*) yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa yang timbul dengan pengirim / penerima barang. Untuk perusahaan pelayaran samudera menunjuk hukum yang tertinggi The Hague Rules (*International Convention for Univication of Certain Rules Relating to B/L*), Brussel 1924, The Hamburg Rules (*United Nation Convention on the Carriage of Goods by Sea*), 1978 atau United Carriage of Goods by Sea Act 1936 (USA Congsa 1936).

Sedangkan untuk perusahaan pelayaran nusantara mengacu pada Pasal 470 KUHD. Sebagai *paramount clause* untuk menyelesaikan sengketa tentang hak dan kewajiban yang timbul dalam pelayaran nusantara dan tampaknya pengaturan pada Hague Rules, Congsa by Sea Act ataupun dalam KUHD terdapat pengaturan yang berbeda.

B.10.3. Jenis – Jenis Bill of Lading

Terdapat beberapa Jenis Bill of Lading sesuai dengan Fungsinya. Berikut adalah jenis Bill of Lading yang menjadi dokumen dalam pengangkutan laut :⁴¹

1. Shipped Bill of Lading

Sesuai namanya, *shipped Bill of Lading* merupakan dokumen yang menunjukkan bahwa barang telah dimuat dikapal. B/L jenis ini tidak akan ditandatangani, tetapi dikembalikan kepada shipper, sebelum barangnya dimuat dikapal yang akan mengangkutnya ke tempat tujuan.

2. Received for Shipment Bill of Lading

Jenis B/L ini dipakai oleh perusahaan pelayaran waktu menerima barang dari shipper digudang pelayaran atau tempat dibawah pengawasan serta di *Inland Container Depot*. (ICD)

3. Through Bill of Lading

Through Bill of Lading dipakai untuk muatan transshipment, dimana pengangkut pertama bertanggungjawab untuk pengangkutan melalui pengangkut kedua (*second carrier*) melalui perwakilanya dimana barang dibongkar dahulu untuk dikapalkan dengan pengangkut kedua (*second carrier*) hingga ketempat tujuan.

⁴¹ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 309

4. *Combined Transport Bill of Lading*

Dokumen perjalanan barang yang meliputi pengangkutan barang dengan menggunakan lebih dari satu jenis alat transportasi. Dokumen ini menyebutkan berbagai operator transportasi (pengangkut) yang akan mengambil barang ditempat pengapalan dan membawanya ketempat tujuan. B/L ini merupakan dokumen yang dapat diperdagangkan.

5. *Groupage Bill of Lading*

Grouped Bill of Lading dipakai oleh Forwarder dengan mengumpulkan beberapa jenis barang dari berbagai shipper dan mengirimnya sebagai suatu kesatuan. Pemilik kapal mengeluarkan Groupage Bill of Lading terhadap Forwarder, dimana forwarder selanjutnya untuk setiap shipper mengeluarkan House B/L dari perusahaanya.

Syarat muatan terdiri dari beberapa jenis dan mempunyai sifat dan tujuan tertentu, yaitu: ⁴²

1. Original Bill of Lading

Yaitu merupakan lembaran asli surat muatan yang mengandung hak atas barang-barang yang tercatat dalam surat muatan tersebut.

2. Order Bill Of Lading.

Merupakan surat muatan atas perintah (order) yang menyatakan bahwa barang-barang yang tercatat dalam surat muatan tersebut

⁴² Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut Jilid 3*, Jakarta: Bhatara Karya Aksara, 1981, halaman 41.

diterima menurut perintah pengirim barang/shipper yang namanya tercantum dalam surat muatan. Penerima barang (consignee) dapat memindahtangankan surat muatan tersebut pada orang lain atau memindahtangankan hak atas barang-barang yang tercatat dalam surat muatan.

3. Straight Bill Of Lading

Merupakan surat muatan langsung atau surat muatan atas nama. dalam surat muatan dicatat nama si pengirim barang (consignee) sehingga tidak mudah dipindahtangankan pada orang lain.

4. Negotiable Bill Of Lading.

Merupakan surat muatan yang dapat diperdagangkan dengan cara pengesahan (endorsement) yaitu memindahkan hak atas barang-barang yang tercatat dalam surat muatan.

5. Domestic Bill Of Lading

Merupakan surat muatan yang berlaku untuk pengangkutan regional atau local.

6. Direct Bill Of Lading

Merupakan surat muatan yang berlaku untuk pengangkutan barang-barang ekspor oleh perusahaan pelayaran semudera (surat muatan ekspor).

7. Through Bill Of Lading

Merupakan surat muatan yang berlaku untuk barang-barang yang diangkut oleh kapal pengangkut pertama (first carrier) kemudian

dilanjutkan pengangkutannya oleh kapal pengangkutan kedua (second carrier) ke pelabuhan tujuan dan untuk seluruh pengangkutan hanya digunakan satu set dokumen.

8. Clean Bill Of Lading

Surat muatan bersih yang diperoleh dari pengangkut jika dalam surat muatan tersebut tidak ada catatan-catatan pengangkutan mengenai penyimpangan/kerusakan/kekurangan barang-barang yang diserahkan kepada pengangkut sesuai tercatat dalam surat muatan.

9. Foul Bill Of Lading

Kebalikan dari Clean Bill Of Lading

Namun pada dasarnya terdapat dua jenis surat muatan (konosemen) bill of lading yaitu :

- yang dapat diperdagangkan (negotiable)
- yang tidak dapat diperdagangkan (not negotiable)

Hal tersebut dapat dijumpai dalam Pasal 507 KUHD yang dinyatakan :

“Konosemen diterbitkan dalam dua eksemplar (pucuk), yang dapat diperdagangkan. Eksemplar yang dapat diperdagangkan, dalam mana diebutkan dari eksemplar-eksemplar ini seluruhnya diterbitkan, berlaku semua untuk satu dan satu untuk semuanya. Eksemplar-eksemplar yang tidak diperdagangkan harus disebut sebagai demikian.”

Cara memperdagangkan konosemen dilakukan dengan cara endorsemen, dengan cara menandatangani bagian belakang dari konosemen tersebut.

Pasal 507 KUHD juga mengandung azas “Clausa Asatoria’ (one for all for one). Ini berarti bahwa kalau satu eksemplar telah diperalihkan maka yang lain sudah tidak berlaku lagi.

Dengan “Clausa Assotaria” bagi pengirim barang tidak ada pembatasan dalam jumlah berapa konosemen diterbitkan, asal dalam penerbitannya isi dan bunyi konosemen yang sama.

Dalam praktek konosemen biasanya diterbitkan dalam dua sampai empat eksemplar atau pada umumnya konosemen diterbitkan dalam tiga eksemplar.

B.10.4. Fungsi Bill of Lading / Konosemen

Pasal 506 KUHD, Bill of Lading mempunyai fungsi sebagai :⁴³

1. Tanda terima barang atau muatan (*document of receipt*)

B/L berfungsi sebagai tanda terima barang untuk menyatakan bahwa barang telah dimuat diatas kapal.

2. Dokumen Pemilikan (*document of title*)

B/L berfungsi sebagai siapa yang dapat mengambil barang di pelabuhan bongkar.

3. Kontrak Pengangkutan (*contract of carriage*)

B/L berfungsi sebagai kontrak perjanjian bahwa barang atau muatan akan dimuat diatas kapal hingga tempat tujuan.

⁴³ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 310

C. Tanggung Jawab Pengangkut Dan Pengirim

C.1. Tanggung jawab pengangkut pada umumnya.

Sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan laut dengan menggunakan kapal sebagai alat angkutannya, pengangkut dibebani dengan tanggung jawab tertentu terhadap barang-barang muatan yang diserahkan dari pengirim untuk diangkut.

C.1.1. Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD diatur dalam:

1. Pasal 468 KUHD

Ayat 1 :

“Persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”.

Ayat 2 (a).

“Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak”.

Ayat 2 (b).

“tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena:

1. suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya.
2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
3. suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

Ayat 3 :

“Pengangkut juga bertanggung jawab kepada :

1. segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkut itu.
 2. sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
 3. segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.
2. Selain itu disebutkan pula dalam pasal 477 KUHD bahwa :
- “pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkannya barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya .”
- 3 Khusus untuk rusaknya barang , pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat barang atau karena kesalahan pengirim .

C.1.2. Tanggung Jawab Pengangkut Menurut The Hague Rules 1924

Dalam pasal 1 e Hague Rules 1924 tanggung jawab pengangkut sejak barang muat di kapal sampai saat pembongkaran di pelabuhan tujuan..

Apabila ketentuan ini dihubungkan dengan pasal 3 ayat 2 Hague Rules 1924, maka disebutkan kewajiban pengangkut antar lain memuat, menyusun dan kemudian membongkar barang dengan sebaik baiknya.

Selain itu dapat disimpulkan tanggung jawab pengangkut menurut The Hague Rules ini disebut from tackle to tackle. ⁴⁴

⁴⁴ Tuti T. Gondhokusumo, SH, *Pengangkutan Melalui Laut Jilid II*. Penerbit UNDIP, 1986, halaman 130.

Dilain pihak pengangkut mempunyai kekebalan-kekebalan, kebebasan – kebebasan serta hak yang memberikan perlindungan kepada pengangkut terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan atau kerugian muatan bila kerugian atau kerusakan itu karena kesalahan pengangkut .

Dari ketentuan ini jelaslah pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian kalau muatan mengalami kerusakan atau karena pengangkut tidak cermat dalam menjalankannya. Tetapi pengangkut dapat melepaskan diri dari tanggung jawabnya apabila muatan yang rusak itu disebabkan karena cuaca buruk yang dapat berakibat pelayaran tertunda, ruang muatan kemasukan air.

C.1.3. Tanggung jawab pengangkut Menurut The Hamburg Rules 1978.

Dalam pasal 4 ayat 1 The Hamburg Rules 1978 tanggung jawab pengangkut sejak barang diserahkan dalam penguasaan pengangkut dipelabuhan muat, selama pengangkutan dan sampai saat penyerahan dipelabuhan tujuan kepada consignee.⁴⁵

Menurut pasal ini tanggung jawab pangangkut pada saat penguasaannya yaitu dipelabuhan pemberangkatan selama berlangsungnya pengangkutan sampai dipelabuhan pembongkaran atau

⁴⁵ Tuti T. Gondhokusumo, SH, ibid, halaman 71.

tanggung jawab pengangkutan pada saat barang ada di pihak penguasaan pengangkut sampai barang diserahkan kepada consignee.

Yang dimaksud dengan consignee yaitu mereka yang mempunyai hak untuk menerima penyerahan barang.

Dalam Hamburg Rules 1978, juga ditegaskan tanggung jawab pengangkut atas hilangnya atau rusaknya barang, bahkan diperluas dengan tanggung jawab atas keterlambatan penyerahan barang, jika hal itu dalam penguasaan pengangkut, ini berarti jika terjadi keterlambatan penyerahan barang itu pengangkut harus membuktikan bukan karena kesalahannya apabila terjadi tuntutan ganti rugi. Hal ini berlaku pula untuk hilangnya atau rusaknya barang tersebut.

C.1.4. Tanggung Jawab Pengangkut Sebagai Debitur.

Tanggung Jawab Pengangkut Sebagai Debitur diatur dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata yaitu :

a. Pasal 1236 KUH Perdata

“Debitur wajib memberi ganti rugi, kerugian dan bunga kepada kreditur bila ia menjadikan dirinya tidak mampu untuk menyerahkan barang itu atau tidak merawatnya sebaik-baiknya untuk menyelamatkannya.”

b. Pasal 1246 KUH Perdata

“Biaya, ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut kreditur, terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualinya dan perubahan yang disebut dibawah ini.”

C.2. Tanggung jawab pengirim pada umumnya.

Pengirim (shipper) bertanggung jawab memberikan data yang selengkap lengkapnya dan sebenar-benarnya mengenai barang yang akan dimuat tersebut disamping bertanggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

C.3. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

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

a. Pasal 470 ayat 1 KUHD

Pengangkut hanya bertanggung jawab sampai suatu batas harga tertentu atas kerugian yang disebabkan karena :

1. Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan dan peranakbuahan terhadap kapal.
2. Kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
3. Salah memperlakukan tar menjaga barang yang diangkut.
4. Kalau ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.

b. Pasal 470 ayat 2 KUHD

“Pengangkut tidak bertanggung jawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkut, kecuali telah diberitahukan sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada saat barang itu diterima.

KUHD ini tidak berlaku bagi muatan curah, misalnya minyak bumi, terigu, semen dan lain-lainnya.”

c. Pasal 470 ayat 3 KUHD

“Pengangkut tidak akan memberikan ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru.”

Dari apa yang tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap : Menurut arti kata, angkut berarti

mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.⁴⁶

1. Cacat tersembunyi pada badan atau mesin kapal, asal terbukti pemeliharaan dan perawatannya baik.
2. Kesalahan navigasi yang dilakukan oleh nahkoda atau awak kapal.
3. Kesalahan pengurusan dan perlakuan terhadap kapal.

Selain itu dalam The Hagu Rules 1924 juga menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang sebabkan :

1. Kebakaran, kecuali kebakaran ini karena kesalahan pengangkut atau pengangkut merahasiakan atas terjadinya kebakaran yang diketahuinya.
2. Bahaya atau bencana dan malapetaka laut atau perairan pelayaran lainnya.
3. Kejadian lain yang berada diluar kekuasaan manusia untuk mengatasinya.
4. Tindakan peperangan.
5. Tindakan permusuhan dari rakyat setempat.
6. Penahan oleh raja, pemerintah atau orang-orang atau penyitaan karena tuntutan hukum.
7. Pembatasan karantina.

⁴⁶ H.M.N. Purwotjipto, SH. . *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5, Djambatan, 1985, halaman 196.

8. Tindakan atau kealpaan pengirim atau pemilik barang, agen atau wakilnya.
9. Pemogokan atau tindakan-tindakan lain yang menyerupai pemogokan, baik sebagian atau secara lengkap.
10. Kerusakan atau pemberontakan.
11. Kerugian karena susut isi atau susut barang, atau kerugian lainnya, kerusakan akibat dari cacat, menurunnya kualitas atau kerusakan sifat dari barang itu sendiri.
12. Pembungkusan yang tidak mencukupi atau tidak memenuhi syarat sebagai seaworthy package.
13. Merek yang tidak jelas atau tidak ada catnya yang dipergunakan untuk membuat merek peti, sehingga tidak dapat dibaca.
14. Cacat yang tersembunyi, yang tidak dapat diketahui dengan pengamatan yang sewajarnya.
15. Setiap sebab yang lain yang terjadi diluar kesalahan atau pengetahuan pengangkut, kecuali dapat membuktikan bahwa kesalahan pengangkut adalah ikut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam menyusun tesis yang berjudul “Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di P.T. Barwil Unitor Ship Service Semarang”, dibutuhkan data-data yang akurat dan dapat dipertanggungjawabkan.

Metode penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian itu didasarkan pada ciri-ciri keilmuan yaitu rasional, empiris, dan sistematis. Rasional berarti kegiatan penelitian dilakukan dengan cara-cara yang masuk akal, sehingga terjangkau oleh penalaran manusia. Empiris berarti cara-cara yang dilakukan itu dapat diamati oleh indera manusia, sehingga orang lain dapat mengetahui cara-cara yang digunakan. Sistematis artinya proses yang digunakan dalam penelitian itu menggunakan langkah-langkah tertentu yang bersifat logis.⁴⁷

A. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis digunakan untuk menganalisis berbagai peraturan Perundang-undangan tentang Perjanjian Pengangkutan Laut.

⁴⁷ Sugiono, *Metode Penelitian Bisnis*, (Bandung : Alfabeta, 1999), halaman 1.

Sedangkan pendekatan Empiris digunakan untuk menganalisis hukum bukan semata-mata sebagai suatu seperangkat atau Perundang-undangan yang bersifat normatif saja akan tetapi hukum dilihat sebagai perilaku masyarakat, selalu berinteraksi dan berhubungan dengan aspek kemasyarakatan, seperti politik, ekonomi, social dan budaya. Berbagai temuan lapangan yang bersifat individual akan dijadikan bahan utama dalam mengungkapkan permasalahan yang diteliti dengan berpegang pada ketentuan yang normative.⁴⁸

B. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi dalam penelitian ini adalah *Deskriptif Analistis* yaitu penelitian yang bertujuan memberikan gambaran suatu keadaan atau obyek untuk menuju pada permasalahan yang akan diteliti merupakan gambaran umum dari tanggung jawab P.T. Barwil Uinitor Ship Service Semarang terhadap pengiriman barang dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan ini.

Penelitian ini berusaha menggambarkan bentuk realisasi dari pelaksanaan peraturan-peraturan mengenai tanggung jawab pengusaha pengangkutan dalam menunjang pengangkutan, guna memperoleh jawaban atas masalah-masalah yang diajukan dalam penelitian skripsi ini dengan menggunakan ilmu hukum sebagai dasar menganalisa yaitu hukum pengangkutan.

⁴⁸ Ronny Hanintjo Soemitro, 1985, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta : Ghalia Indonesia, Halaman 78.

C. Populasi, Teknik Sampling

1. Populasi

Populasi adalah seluruh obyek penelitian yang terdiri dari manusia, benda, tumbuhan, gejala-gejala atau peristiwa-peristiwa sebagai sumber data yang memiliki karakteristik tertentu sebagai sumber penelitian.⁴⁹

Oleh karena itu biasanya populasi sangat besar dan luas, maka kerap kali tidak mungkin untuk meneliti seluruh populasi, tetapi cukup dengan mengambil sebagian subyek untuk diteliti sebagai sample.

Dalam penelitian ini, maka populasinya adalah perusahaan pelayaran (shipping) yang ada di Semarang sebagai pengangkut, exporter dan perusahaan ekspediter yang ada di Semarang sebagai pengirim barang.

Sedangkan sample adalah sebagian dari populasi yang diteliti. Dengan kata lain, sample adalah sebagian dari populasi yang jumlahnya lebih kecil dibandingkan dengan jumlah populasi yang dipandang representative terhadap populasi tersebut. Untuk menentukan jumlah sample pada penelitian ada aturan-aturan tertentu yang harus dipatuhi dan dijadikan pedoman dalam setiap kegiatan penelitian.

Adapun mengenai jumlah sample yang akan diambil menurut Ronny Hanitijo Soemitro, bahwa pada prinsipnya tidak ada peraturan

⁴⁹ Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta : UI Press, halaman 22.

yang ketat serta mutlak menentukan berapa persen sample tersebut harus diambil dari populasi⁵⁰.

Berdasarkan pendapat tersebut, maka penulis menetapkan penelitian hanya dilakukan pada daerah sample, yakni satu perusahaan shipping, eksporter dan perusahaan ekspediter sebagai pengirim barang.

2. Teknik sampling

Dalam penulisan skripsi ini teknik sampling yang digunakan adalah *purposive sampling* yaitu teknik pengumpulan data yang pengambilan obyeknya didasarkan pada tujuan tertentu dan telah ditentukan terlebih dahulu berdasarkan obyek yang diteliti.⁵¹ Sampel yang dipilih telah ditentukan sebelumnya dengan persyaratan sampel yang akan diteliti memiliki ciri-ciri utama dari populasi yang mewakili. Pertimbangan menggunakan metode ini adalah karena keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, sehingga tidak dapat mengambil sampel yang besar jumlahnya dan jauh letaknya.

Adapun responden dalam penelitian ini adalah Pimpinan P.T. Barwil Unitor Ship Service dan staf karyawan yang terkait dalam penelitian ini.

D. Metode Pengumpulan Data

Dalam mencari dan mengumpulkan data yang diperlukan difokuskan pada pokok-pokok permasalahan yang ada, yaitu tentang Tanggung Jawab

⁵⁰ Ronny Hanitijo S., *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990), halaman 45

⁵¹ Ibid, halaman 51.

Para Pihak Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang Melalui Angkutan Laut, sehingga dalam penelitian ini tidak terjadi penyimpangan dan kekaburan dalam pembahasan. Metode pengumpulan data yang dipergunakan dalam pembahasan tesis ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat.⁵² Diperoleh melalui studi lapangan, yaitu penelitian langsung pada obyek penelitian yang dilakukan dengan cara wawancara (*interview*) adalah cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai.
2. Data Sekunder yaitu data yang diperoleh dari buku-buku, literatur-literatur, dan peraturan perundang-undangan atau dokumen-dokumen lain.

E. Metode Penyajian Data

Dalam penelitian ini untuk menyajikan data digunakan *metode deskriptif*, maksudnya adalah semua data baik data primer maupun data sekunder yang sudah terhimpun diolah dan dilaksanakan melalui tahapan-tahapan sebagai berikut :

1. Editing

Merupakan kegiatan memeriksa dan meneliti data yang diperoleh, untuk mengetahui apakah data-data tersebut dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan.

⁵² Ibid, halaman 52.

2. Menganalisa data

Merupakan kegiatan mengkaji data-data yang diperoleh, baik berupa perumusan-perumusan ataupun kesimpulan yang selanjutnya disusun secara sistematis.

F. Metode Analisa Data

Pendekatan kuantitatif, pendekatan ini memusatkan perhatiannya pada gejala-gejala yang mempunyai karakteristik tertentu. Dalam kehidupan manusia yang dinamakan variable. Sasaran kajian pendekatan kuantitatif adalah gejala-gejala yang ada dalam kehidupan manusia untuk tidak terbatas banyaknya dan tidak terbatas kemungkinan-kemungkinan variasi dan tingkatannya, maka diperlukan pengetahuan statistik. Sedangkan pendekatan kualitatif memusatkan pada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan-satuan gejala yang ada dalam kehidupan manusia atau pola-pola yang analisis gejala-gejala sosial budaya dengan menggunakan kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola yang berlaku.⁵³

Setelah data-data yang dikumpulkan, baik melalui penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan serta data pendukung yang terkait akan dianalisis secara kualitatif. Analisa kualitatif dilakukan dalam tiga alur

⁵³ Buhan Ashshofa, SH, MPH, Rineka Cipta, Jakarta, 2004

kegiatan yang terjadi secara bersamaan, yaitu pertama: reduksi data, kedua: penyajian data dan ketiga: penarikan kesimpulan (*verivikasi*).⁵⁴

⁵⁴ Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, halaman 250.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

A.1. Gambaran umum PT Barwil Ship Service Semarang.

PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang adalah merupakan group dari perusahaan Wilh. Wilhelmsen (WW) yang merupakan group dari perusahaan maritime dan logisrik tertua di Amerika. Wilh. Wilhelmsen group adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa kelautan (Maritim Service) dan jasa logistik (logistics service) yang mempunyai servise yang mendunia dengan jumlah karyawan 23.000 orang dengan 500 kantor perwakilan di 80 negara.⁵⁵

Wilh. Wilhelmsen berkantor pusat di Lysaker di dekat kota Oslo, Norwegia, dimana kota ini merupakan salah satu pusat perusahaan - perusahaan shipping di Norwegia.⁵⁶

Maritim Service (Jasa Kelautan)

Maritim Servise atau Jasa Kelautan adalah prioritas dari Wilh. Wilhelmsen, dimana WW group telah meminta peranan Wilhelmsen Maritime Service (WMS) sebagai group tambahan yang membawahi jasa kelautan (Maritim service) ini.

⁵⁵ Wilh. Wilhelmsen, *Annual Report 2006*, halaman 10

⁵⁶ Wilh. Wilhelmsen, *Op.cit*, halaman 10

Dengan kantor pusat di Lysaker , Oslo, Norwegia juga, Wilhelmsen Maritime Service (WMS)mempunyai 4 unit usaha yaitu :⁵⁷

1. Barwil Unitor Ships Service
2. Barber Ship Management
3. Unitor Ship Equipment
4. Maritime Solutions and Financial Service

Barwil Unitor Ships Service

Barwil Unitor Ships Service merupakan unit usaha maritime network yang mengoperasikan kapal-kapal melalui 2.200 pelabuhan di 116 negara dan menawarkan produk dan service untuk kapal kapal barang dan sebagai keagenan kapal (Ship Agencies). Dengan Jumlah karyawan 3700 orang, 352 kantor perwakilan di 71 negara, Barwil Unitor Ships Service berkantor Pusat di Lysaker, Oslo, Norwegia.⁵⁸

Barber Ships Management

Barber Ships Management bisnis unit mencakup *Barbers Ships Management* itu sendiri dan *Wilhelmsen Technical & Operational Solutions*.

Barber Ships Management (BSM) merupakan unit usaha yang bergerak dalam bidang pengadaan tenaga untuk Managemen kapal dan Cru kapal (Ship Management & crewing). Adapun tempat trainingnya berada di Mumbai, India yang berperan sebagai tempat pendidikan dan recruitmen.

⁵⁷ Wilh. Wilhelmsen, *Op.cit*, halaman 16

⁵⁸ Wilh. Wilhelmsen, *Op.cit* halaman 17

Wilhelmsen Technical & Operations memfokuskan diri pada Inspeksi (pemeriksaan), auditing, training, investigasi kecelakaan dan teknik servise di atad kapal. Wilhelmsen Technical & Operations berkantor pusat di Singapore.⁵⁹

Unitor Ships Equipment

Unitor Ships Equipment bisnis unit mencakup Unitor Marine Systems dan TI Marine contracting, dan focus dalam pembuatan kapal dan perombakan atau perubahan kapal.⁶⁰

Marine Solutions and Financial Service

Marine Solutions and Financial Service mencakup tiga unit bisnis yaitu : Wilhelmsen Premier Marine Fuels yang memfokuskan diri pada bisnis yang melayani pengisian bahan baker untuk kapal.

Wilhelmsen Insurance Service yang memfokuskan diri pada marine insurance dan Marine Transaction Service Companies.⁶¹

Barwil Unitor Ships Service Indonesia

Barwil Unitor Ship Service di Indonesia berkantor pusat di Jakarta di Gedung S. Widjojo lantai 3, dan memiliki kantor cabang di seluruh kota pelabuhan besar di Indonesia seperti Semarang, Surabaya, Medan, Cilegon, Mamere, Banjarmasin, Pekanbaru, Dumai dan Berau.

⁵⁹ Wilh. Wilhelmsen, *Op.cit*, halaman 18

⁶⁰ Wilh. Wilhelmsen, *Op.cit*, halaman 19

⁶¹ Wilh. Wilhelmsen, *Op.cit*, halaman 20

Sebagaimana di Jelaskan diatas bahwa Barwil Unitor Ship Services adalah unit usaha yang memfokuskan diri mengoperasikan kapal-kapal dan menawarkan produk dan servise untuk kapal kapal barang dan sebagai agen pelayaran (Ship Agencies). Maka jenis servise yang ditawarkan adalah meliputi :

- Port Marine Service

Adalah bisnis yang mencakup pengoperasian dan pencarteran kapal , keagenan kapal, pengurusan dokumen barang dan pengurusan barang yang akan dimuat serta akan dibongkar dari kapal

- PBM

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002 :

Adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.⁶²

- Liner Service

Adalah bisnis yang mencakup container bisnis yaitu keagenan yang menagani pengiriman barang ke Negara lain dengan menggunakan container sebagai kemasanya.

⁶² Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 219

- Freight Forwarding

Adalah badan usaha yang bertujuan untuk memberikan jasa pelayanan/pengurusan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan, dan penerimaan barang dengan menggunakan multi modal transport, baik melalui darat, laut

dan atau udara

Disamping itu Freight Forwarding Juga melaksanakan pengurusan prosedur dan formalitas dokumentasi yang dipersyaratkan oleh adanya peraturan-peraturan pemerintah Negara ekspor, Negara transit, dan Negara import. Serta sesuai dengan ruang lingkup usahanya, freight forwarder juga melengkapi dokumen-dokumen yang berkaitan dengan Letter of Credit/Certificate of Receipt/Bill of Lading/ Delivery Order dan sebagainya.

Freight forwarder juga menyelesaikan biaya-biaya yang timbul sebagai akibat dari kegiatan-kegiatan transportasi, penanganan muatan di pelabuhan/gudang, pengurusan dokumentasi, dan juga mencakup insurance liabilities yang umumnya diperlukan oleh pemilik barang.⁶³

Berdasarkan aktifitas tersebut diatas, freight forwarder dapat bertindak atas nama pengirim (consignor/eksportir) atau bertindak atasnama penerima, bergantung dari lingkup pekerjaan

⁶³ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 155

yang tercantum didalam kontrak antara kedua belah pihak.

- EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

EMKL adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal.⁶⁴

Dari semua bisnis yang tercantum diatas ternyata belum semua kantor cabangnya di Indonesia dapat menjalankan bisnis itu. Hal ini dipengaruhi oleh kondisi daerah masing-masing. Sebagai contoh adalah kantor cabang yang ada di Pekanbaru, maka service yang ada hanya PBM dan PMS saja karena disana jarang cargo muatan dengan menggunakan container.

Barwil Unitor Ships Service Semarang

Kantor Cabang Semarang terletak di Perkantoran Mutiara Marina Kav 6, Jalan Marina, Semarang. Dengan kepala cabang bapak N. Ardhy Gunawan, dan dibantu oleh 8 orang stafnya.

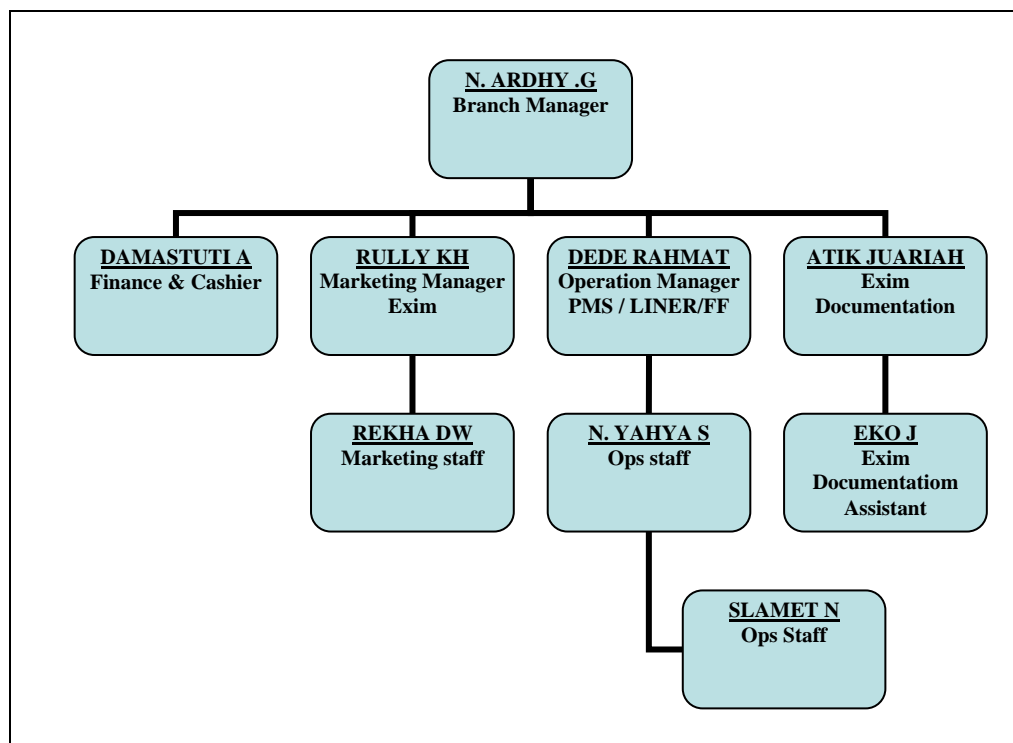
Sebagaimana sekup bisnis yang di miliki oleh Barwil Unitor Ships Service Indonesia seperti yang telah dikemukakan diatas, namun Barwil Unitor Ships Service Semarang hanya mempunyai servise di bidang PMS, Liner Service, dan Freght Forwarding saja.

⁶⁴ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 310

Akan tetapi sehubungan mayoritas cargo dari Jawa Tengah pengirimannya lebih disukai menggunakan kontainer sehingga fokus utama dari Barwil Unitor Ships Service Semarang hanyalah pada Liner bisnis dan freight forwarding bisnis meskipun tidak menutup kemungkinan untuk tetap mengerjakan PMS bisnis tetapi volumenya pekerjaannya sangatlah jarang sekali. Jika di hitung dalam satu tahun hanya mendapat 2 – 5 pekerjaan PMS.

Berikut adalah struktur organisasi Barwil Unitor Ship Service Semarang adalah sebagai berikut :⁶⁵

**STRUKTUR ORGANIZATION
BARWIL UNITOR SHIPS SERVICE SEMARANG
2007**



⁶⁵ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

Sebagai kantor cabang, maka Barwil Unitor Ships Service Semarang tidaklah berdiri sendiri. Semua peraturan, system dan kebijaksanaan harus bersal dari kantor pusat. Sebaliknya, semua permasalahan, perkembangan, dan kemajuan kantor juga harus dilaporkan ke kantor pusat.

A.2. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut di PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang.

Terjadinya suatu perjanjian itu diawali adanya kesepakatan oleh kedua belah pihak. Pihak pengangkut / pelayaran (*carrier*) menawarkan jasanya untuk mengangkut barang dari pengirim (*shipper*) sampai kepada tujuan pengiriman sesuai dengan tujuan yang dikehendaki oleh pengirim (*shipper*), dan pihak pengirim (*shipper*) setuju akan servise yang ditawarkan tersebut dan menyetujui sejumlah uang tambang yang telah di sepakati.

Menurut N. Ardhy Gunawan, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, Atas kesepakatan tersebut pihak Barwil Unitor Ships Service akan mengirimkan surat penawaran yang berisikan servis yang ditawarkan berikut dengan harga uang tambangnya (ocean freight rate) dilampiri dengan jadwal estimasi keberangkatan kapal, nama kapal dan estimasi kedatangan kapal ditempat tujuan. Sebagai tanda persetujuanya kemudian pengirim (*shipper*) akan mengirimkan Shipping Instruction yaitu perintah pengapalanya.⁶⁶

⁶⁶ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

Setelah menerima Shipping Instruction (SI), Barwil Uinitor Ships Service akan menerbitkan Delivery Order (D/O) ekspor yang berisikan Nama pengirim barang, Nama perusahaan EMKL yang mengurus keperluan dokumen, Jadwal estimasi keberangkatan kapal, nama kapal yang akan digunakan, nomor container, ukuran container, nama barang, tanggal closing documen, tanggal closing container masuk kepelabuhan.

D/O ekspor diterbitkan dalam rangkap 3. Rangkap pertama untuk kepentingan dokumen pengirim, Rangkap ke dua untuk perusahaan depot kontainer dan rangkap terakhir untuk dokumen pengangkut. Bagi perusahaan depot kontainer D/O ekspor mengandung maksud perintah pengeluaran kontainer sesuai dengan ukuran, jenis, dan nomor yang tercantum di dalam D/O ekspor tersebut.⁶⁷

Setelah mendapatkan kontainer pengirim akan melakukan stuffing dan mengirim barang ke pelabuhan untuk diserahkan kepada PT. Barwil Uinitor Ships Service. Sebagai tanda bahwa PT. Barwil telah menerima barang tersebut dan telah dikapalkan maka PT. Barwil Uinitor Ships Service Semarang akan menerbitkan Bill of Lading atau Konosemen berdasarkan data di Shipping Instruction.

Selama penerbitan Bill of Lading, antara bagian dokumen dari PT. Barwil Uinitor Ships Service dengan pengirim (*shipper*) akan melakukan komunikasi penyamaan / penyesuaian / pencocokan data dengan sarana telephone, fax, maupun email. Jika data yang tertulis di draf Bill of Lading

⁶⁷ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Uinitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

tidak sesuai maka pengirim (*shipper*) wajib mengoreksi, hingga data tersebut benar benar sesuai dan benar adanya.

Pada akhirnya pengirim barang akan menyatakan persetujuannya atas draf Bill of Lading tersebut dan berarti pengirim menyetujui isi dari B/L itu dan selanjutnya setuju untuk di cetak.

Bill of Lading dicetak setelah kapal dinyatakan berangkat. Tanggal dan hari keberangkatan kapal harus dicantumkan di B/L sebagai hari dan tanggal terbitnya B/L (*issuing date*) dan setelah dicetak Bill of Lading tersebut dapat diserahkan kepada pengirim barang sebagai dokumennya.

Akan tetapi ada kalanya karena permintaan dari shipper dengan alasan seperti permintaan L/C (*Letter of Credit*) atau untuk menyesuaikan L/C dan pihak pelayaranpun karena pertimbangan service dan comersial kadang dilakukan praktik yang menyimpang dari peraturanya dalam memanipulasi data-data seperti :

1. Memanipulasi tanggal terbitnya Bill of Lading.

Memanipulasi tanggal terbitnya B/L biasanya dilakukan atas permintaan shipper dengan alasan Letter of Credit (L/C) sudah jatuh tempo sehingga shipper minta untuk memajukan tanggal terbitnya B/L (*back date*), atau sebaliknya karena gudang pengirim penuh, sedangkan pengirim butuh tempat untuk menimbun barang karena tidak bisa menyetop produksi sehingga pengapalan dilakukan sebelum waktunya sebagaimana di minta oleh L/C. Jika terjadi semacam ini maka biasanya shipper menghendaki agar tanggal terbitnya Bill of Lading dimundurkan (*post date*).

2. Memanipulasi jumlah barang

Memanipulasi jumlah barang juga kadang dilakukan atas permintaan dari shipper dengan alasan untuk menyamakan data dengan L/C. Manipulasi data ini digunakan untuk keperluan negosiasi dengan bank untuk pencairan L/C, kemudian untuk kepentingan pengeluaran barang di pelabuhan tujuan akan dilakukan pembenaran data (*revise/redress*) agar terjadi penyesuaian kembali.

Dua hal tersebut diatas ini dimaksudkan supaya pengirim tidak terkena denda perbedaan L/C (*L/C discrepancy charges*) atau biaya pembaharuan L/C (*L/C amendmen charges*)

Terhadap permintaan manipulasi data tersebut diatas, PT. Barwil Unitor Ships Service bisa memberikan sepanjang :

1. Shipper bersedia menerbitkan Letter of Indemnity dengan dibubuhkan materai dan tandatangan dari pemilik perusahaan atau yang berwenang, yang isinya bahwa manipulasi data tersebut adalah benar permintaan dari shipper dengan disertai alasan-alasannya. Di dalam Letter of Indemnity itu juga harus dicantumkan adanya jaminan dan kesediaan menanggung segala akibatnya jika dikemudian hari terjadi suatu masalah dari akibat manipulasi data tersebut.
2. Manipulasi data yang berkaitan dengan back date maupun post date itu tidak lewat dari 3 hari dari keberangkatan kapal yang sebenarnya.

PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang menyadari bahwa praktek di atas adalah salah dan menyalahi peraturan akan tetapi karena alasan servis,

hubungan baik dengan customer, kelangsungan bisnis kedepan dengan customers tersebut, maintain customer dan alasan komersial lainnya kadang dilakukan juga. Akan tetapi PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang sangat selektif artinya hanya kepada customer tertentu saja yang loyal, besar dan sudah reguler saja pihaknya mau membantu. Sedangkan terhadap customer baru pihak PT. Barwil Unitor Ships Service tidak mau membantu.⁶⁸

A.3. Tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut pada PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang

Menurut N. Ardhy Gunawan, bahwa Tanggung jawab dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan laut meliputi tanggung jawab dari pengangkut itu sendiri dan tanggung jawab dari pengirim barang, dimana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda.⁶⁹

A.3.1. Tanggung Jawab PT. Barwil Unitor Ships Service Sebagai Pengangkut Barang.

Menurut N. Ardhy Gunawan bahwa pada pokoknya tanggung jawab PT. Barwil Unitor Ship Service sebagai pengangkut dimulai sejak dari barang diserahkan dalam penguasaan pengangkut di pelabuhan

⁶⁸N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007

⁶⁹N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

muat, selama pengangkutan berlangsung dan sampai saat penyerahan dipelabuhan tujuan kepada *consignee*. Atau tanggungjawab pengangkut mulai pada saat barang ada di pihak penguasaan pengangkut sampai barang diserahkan kepada *consignee*.⁷⁰

Adapun batasan tanggung jawab tersebut bervariasi tergantung dari service yang diberikan dimana kedua belah pihak telah saling menyetujui diantaranya adalah :⁷¹

- Door to Door

perusahaan pelayaran atau pengangkut bertanggungjawab sejak barang diterima (*place of receipt*) sampai barang diserahkan di gudang *consignee* (*place of delivery*).

- FCL/FCL (House to House)

Pelayaran bertanggung jawab sejak dari *Container Yard* (CY) dipelabuhan muat sampai dengan *Container Yard* (CY) di pelabuhan bongkar.

- LCL/LCL (Pier to Pier)

Pelayaran bertanggungjawab sejak barang diterima dari shipper di container freight station (CFS) di pelabuhan muat sampai dengan barang diserahkan ke *consignee* dari CFS dipelabuhan bongkar.

⁷⁰ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

⁷¹ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007

Menurut N.Ardhy Gunawan, pemilik barang setelah menyerahkan barangnya di *Container Yard* (CY) maka pengirim (*shipper*) akan menerima tanda terima yang menyatakan bahwa barang tersebut memang benar adanya sudah masuk ke dalam CY dan bisa diterima untuk stack pengapalan sesuai kapal yang diminta dan diterima oleh petugas yang bertandatangan dalam tanda terima tersebut . Kemudian berdasarkan tanda terima tersebut maka pengangkut / pelayaran (*carrier*) juga akan mengeluarkan tanda terima, yaitu bahwa barang tersebut diterima untuk direncanakan dimuat pada kapal yang telah disepakati. Dalam hal terjadi keterlambatan penyerahan barang di CY, maka akan terkena closing time yang artinya stack untuk kapal yang diminta telah ditutup, maka barang tersebut hanya dapat diterima untuk stack kapal berikutnya.⁷²

Peraturan di CY mengenai open dan closing stack adalah sebagaiberikut :⁷³

- Open stack : stack (penumpukan) dinyatakan open adalah lima hari sebelum kapal sandar.
- Closing stack : stack (penumpukan) dinyatakan di tutup adalah 1 hari sebelum kapal sandar

Jika terjadi barang hilang, rusak, dan keterlambatan penyerahan barang selama barang tersebut ada dalam penguasaanya PT. Barwil

⁷² N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

⁷³ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007.

Unitor Ships Service Semarang yang mengakibatkan tuntutan ganti rugi, maka PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang akan bertanggung jawab untuk memenuhi tuntutan ganti rugi tersebut kecuali jika PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang dapat membuktikan bahwa hilangnya barang, rusaknya barang dan keterlambatan penyerahan barang itu bukanlah disebabkan karena kesalahannya.

Dalam hal segala tuntutan pengirim adalah merupakan kesalahan PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang sebagai pengangkut maka PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang akan membayar tuntutan ganti rugi tersebut sesuai peraturan yang berlaku sebagai pertanggungjawabannya.

Didalam praktek sehari-hari kadang kadang masih saja ada pengirim (shipper) yang menuntut ganti rugi kepada pengangkut (carrier) terhadap hal-hal yang semestinya itu bukanlah menjadi tanggung jawab carrier untuk membayar ganti rugi akibat kerugian yang diderita shipper. Karena baik pengirim (shipper) maupun pengangkut (carrier) masing masing telah mengetahui hak, kewajiban dan tanggung jawabnya dalam pengiriman barang .

Misalnya dalam hal terjadi keterlambatan barang sampai di tempat tujuan dimana *carrier* sendiri telah dapat membuktikan mengenai keterlambatan itu adalah karena suatu sebab yang tidak bisa dituntut misalnya karena rusaknya kapal sehingga sebagian atau bahkan seluruh

muatan harus dipindahkan ke kapal lain, sehingga tindakan ini mengakibatkan keterlambatan pengiriman.

Keterlambatan pengiriman inilah yang menjadikan dasar bagi pengirim/penjual (*seller*) maupun pembeli (*buyer*) untuk mengajukan klaim. Meskipun sudah jelas di dalam klausula *Bill of lading* bahwa *carrier* mempunyai hak untuk memindahkan barang ke kapal lain karena alasan teknis dan atau karena alasan keselamatan barang dengan tanpa memberitahu pengirim.

Terhadap tuntutan ganti rugi semacam ini maka tidak seharusnya *carrier* mau membayar ganti rugi, akan tetapi karena pertimbangan bisnis, loyalitas, maintenance demi kesimabungan bisnis di masa mendatang *carrier* mau membayar ganti rugi setelah disepakati nilai yang mereka setuju. Sehingga atas celah ini, *saller* amupun *buyer* yang nakal sering kali mencoba menggertak *carrier* dalam hal terjadi kerugian apapun meskipun mereka tidak dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan karena kesalahan *carrier*, dengan harapan dia mendapat kemujuran karena pertimbangan bisnis, loyalitas, maintenance demi kesimabungan bisnis di masa mendatang, *carrier* mau membayar tuntutan mereka. Hal seperti ini kadang menjadikan hal yang dilematis bagi *carrier* antara kehilangan pelanggan atau membayar klaim.⁷⁴

⁷⁴ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007

A.3.2. Tanggung Jawab Pengirim Barang (*shipper*)

Masih menurut N. Ardhy Gunawan, yang merupakan tanggung jawab pengirim (*shipper*) terhadap pengangkut adalah membayar uang tambang yang telah disepakati disamping bertanggung jawab memberikan data-data dan informasi mengenai keadaan serta sifat yang selengkap-lengkapannya dan sebenar-benarnya mengenai barang yang dikirimnya itu.

Jika pengirim (*shipper*) lalai memberikan data yang sebenarnya, lalai memberikan dokumen-dokumen mengenai barang-barang yang akan diangkut dimana hal itu mengakibatkan kerugian bagi pengangkut (*carrier*) maka pengangkut berhak menuntut balik ganti rugi tersebut kepada pengirim.

Meskipun *shipper* mengetahui dengan jelas kewajiban dan tanggung jawabnya akan tetapi kadang-kadang karena suatu sebab tertentu *shipper* cidera janji untuk membayar biaya pengapalannya (*ocean freight*). Biasanya terjadi pada muatan dengan *term of payment* atau cara pembayaran *prepaid* atau pembayaran oleh pengirim. Jika hal ini terjadi maka *carrier* berhak untuk menahan *Bill of Lading* nya hingga biaya pengapalan tersebut terbayar. Kerugian sebenarnya ada di pihak *shipper* karena dengan tidak keluarnya *Bill of Lading* berarti *shipper* tidak dapat melakukan negosiasi di bank untuk mendapatkan pembayaran, dan jika barang telah sampai di Negara tujuan maka barang tidak dapat

dikeluarkan dari pelabuhan karena Bill of Lading masih berada di tangan carrier.

Untuk mengantisipasi hal-hal semacam ini sesama carrer membuat local regulation dimana biaya pengapalan harus dibayarkan segera setelah kapal berangkat. Jika setelah kapal berangkat B/L belum diambil dan biaya pengapalan belum dibayar maka akan dikenai biaya keterkambatan (*late charges pick up B/L*). Besarnya biaya keterlambatan ini masing-masing pelayaran akan berbeda-beda tergantung dari kebijaksanaan pelayaran tersebut.

Sedangkan yang diterapkan di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang adalah sebagai berikut :

- 1-7 hari setelah on board dikenakan denda USD 100 / B/L
- 7-14 hari setelah on board dikenakan denda USD 200 / B/L
- Lebih dari 14 hari akan dikenakan charges tambahan USD 100 / minggu / B./L.

Sebenarnya tidak aturan yang mengatur / mengharuskan adanya biaya keterlambatan ini . Peraturan ini adalah sengaja dibuat agar shipper dapat menepati kewajibanya dan tidak menundanya. Karena dengan menunda shipper akan terbeban biaya tambahan yang tentunya lebih memberatkan.⁷⁵

⁷⁵ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007

A.4. Penyelesaiannya apabila terjadi suatu Sengketa

Menurut N. Ardhy Gunawan, masalah sengketa dalam perjanjian pengangkutan biasanya menyangkut hal-hal yang disebabkan oleh suatu wanprestasi, suatu kelainan dari salah satu pihak atau dala lain-lain yang kesemuanya itu pada akhirnya menimbulkan suatu tuntutan ganti rugi.⁷⁶

Pihak mana yang menderita kerugian inilah yang pada akhirnya akan menuntut ganti-rugi.

Bila terjadi kehilangan barang atau rusak dimana barang tersebut masih berada dalam penguasaan pengangkut (*carrier*), pemilik kapal berkewajiban mengganti kerugian sesuai dengan syarat penggantian kerugian yang tercantum dalam dokumen angkutan Bill of Lading . Apakah Bill of Lading itu berdasarkan Hague Rules-Visby Rules atau Hamburg Rules, semua persyaratan penggantian dari kehilangan atau kerusakan barang tercantum di baliknya.⁷⁷

Bila menggunakan *cargo underwriter* (*perusahaan asuransi*), pemilik barang tidak akan bersusah payah menuntut ganti rugi terhadap pengangkut karena claimnya diajukan kepada badan yang bertindak sebagai *cargo underwriter*. *Cargo underwriter* akan mengganti kerugian yang dialami oleh pemilik muatan atau shipper. Sebaliknya, melalui hak memberi kuasa mewakilkan (*subrogation*), *cargo underwriter* mengajukan tuntutan terhadap *carrier* atau perusahaan pelayaran.

⁷⁶ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara pribadi*, Kepala cabang Barwil Unitor Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007

⁷⁷ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 121

Dalam proses pembayaran ganti rugi selalu didahului dengan proses pembuktian yang panjang yang membutuhkan waktu yang lama karena kendala-kendala yang menyangkut kejadiannya telah berlangsung lama, perbedaan tempat dengan jarak yang cukup jauh antara barang asal dan barang tujuan sehingga untuk komunikasinya juga membutuhkan waktu yang lama, instansi / orang yang terlibat juga cukup banyak, sehingga sering kali pada akhirnya mereka lebih memilih win-win solution dengan jalan damai yang artinya melihat dari sisi kepentingan bisnis dari pada dari sisi hukum.

Jika para pihak pada akhirnya menyelesaikan pertikaian itu dengan melihat dari sisi kepentingan bisnis maka besarnya ganti rugi ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antar kedua belah pihak. Dengan adanya kesepakatan ini maka permasalahan dianggap selesai.

Akan tetapi tidak jarang suatu permasalahan tidak ketemu jalan keluarnya sehingga terjadi sengketa yang harus diselesaikan secara hukum. Jika hal ini terjadi maka hukum yang berlaku biasanya adalah hukum dari negara asal dimana barang itu berasal, atau hukum dari Negara carrier itu berasal disamping menunjuk pada hukum pelayaran yang sifatnya lebih tinggi. Kesemuanya itu telah diatur didalam B/L dari pelayaran section 3 yang menyangkut mengenai Law and Jurisdiction sebagai persyaratan pengangkutan. Dimana masing-masing B/L dari masing-masing pelayaran dan untuk tujuan yang berbeda akan berbeda pula ketentuannya. Kecuali kemudian ditetapkan lain.

Oleh karena itu sebelum terjadinya shipment alangkah lebih baiknya jika shipper memahami terlebih dahulu ketentuan B/L dari pelayaran yang akan dipakainya itu.⁷⁸

B. Pembahasan

B.1. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut di PT. Barwil Uнитар Ship Service Semarang

Pihak-pihak yang terkait di dalam perjanjian pengangkutan laut adalah pihak pengirim barang dan pengangkut. Sedangkan penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. Penerima merupakan pihak ke tiga yang berkepentingan atas penyerahan barang.

Adapun terjadinya perjanjian pengangkutan itu diawali dengan serangkaian perbuatan tentang penawaran dan permintaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik dengan cara antara lain:⁷⁹

a. Penawaran dari pihak pengangkut

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pihak-pihak, atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara (ekspediter).

⁷⁸ N. Ardhy Gunawan, *Wawancara Pribadi*, Kepala cabang Barwil Uнитар Ships Service Semarang, tanggal 4 Juni 2007

⁷⁹ Abdulkadir Muhammad, *hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991, halaman 97

Apabila perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka pihak pengangkut langsung menghubungi pengirim, dimana pengangkut juga mengumumkan/mengiklankan kedatangan dan keberangkatan kapalnya, sehingga pengirim barang menyerahkan barangnya kepada pengangkut untuk diangkut.

b. Penawaran dari pihak pengirim

Apabila penawaran dilakukan oleh ekspediter, maka ekspediter menghubungi pengangkut atas nama pengirim barang. Kemudian pengirim barang menyerahkan barang pada ekspediter untuk diangkut. Perjanjian pengangkutan barang melalui laut terjadi jika dilakukan adanya suatu pengangkutan/ pengapalan dimana kedua belah pihak baik pengirim dan pengangkut sama sama setuju akan syarat dan kondisi yang sudah diketahui bersama.

Proses pengapalan itu sendiri dimulai pada saat pengirim mengeluarkan *Shipping Instruction* (SI) untuk muatan ekspor. *Shipping Instruction* (SI) merupakan perintah pengapalan barang dan ditujukan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang itu.

Shipping Instruction memuat data-data yang diperlukan sebagai berikut⁸⁰.

1. Nama shipper, consignee, dan, notify address.
2. Pelabuhan muat dan bongkar.

⁸⁰ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 145

3. Marks & No. serta nama barang.
4. Jumlah muatan. Kg/colli, weight dan volume
5. nama kapal yang akan mengangkut.
6. pembayaran freight prepaid atau to collect.
7. Jumlah original Bill of lading yang dikehendaki.

Setelah *Shipping Instruction* itu di terima oleh perusahaan pelayaran maka perusahaan pelayaran tersebut akan menerbitkan *Delivery Order* (D/O) ekspor berdasarkan dari *Shipping Instruction* yang mereka terima yang kemudian akan di kirim kepada pengirim barang atau expeditur yang mewakilinya.

Delovery Order (D/O) ekspor juga merupakan perintah pengeluaran kontainer kepada perusahaan container depot. Berdasarkan D/O tersebut maka perusahaan container depot harus mengeluarkan container yang tersebut di dalam D/O tersebut.

Selanjutnya pihak pengirim akan melakukan *stuffing* barang yang akan dikirim. Setelah melakukan *stuffing* pengirim akan mengirim container yang sudah diisi dengan barang ke pelabuhan pengiriman untuk kemudian diserahkan kepada pengangkut di *Container Yard* (CY).

Dengan diterimanya barang dari pengirim oleh pengangkut di pelabuhan pemberangkatan berarti tanggung jawab atas barang tersebut berpindah dari pemilik barang kepada pengangkut.

Sebagai tanda bukti bahwa agen pelayaran /pengangkut telah menerima barang dari pengirim maka pengangkut akan menerbitkan *konosemen* atau *Bill of Lading* (B/L). Dimana *konosemen* atau *Bill of Lading* itu terlebih dahulu dibuatkan draf B/L nya berdasarkan atas *Shipping Instruction* (SI) yang diterima dari pengirim (*shipper*).

Atas dasar data-data yang ada pada *shipping instruction* itulah draf B/L di buat. Apabila draf B/L itu telah dinyatakan sesuai dengan data dan fakta barang yang dikirim, kemudian pihak pengangkut / agen pelayaran akan membuatkan B/L asli.

Isi dari *Bill of Lading* pada dasarnya tidak jauh berbeda dari isi *Shipping instruction* karena *Shipping instruction* itu sendiri merupakan dasar pembuatan *Bill of Lading*. Adapun isi dari B/L itu adalah sebagai berikut :⁸¹

1. Nama Pengirim (shipper)
2. Nomor B/L
3. Importir atau Penerima Barang (consignee), kalau tidak disebutkan syarat "to order of"
4. Pihak yang diberitahu (Notify Party)
5. Jumlah asli B/L
6. Nama pengangkut kapal yang pertama (Pre carriage)
7. Nama kapal pengangkut yang ke dua (Ocean/overseas vessel)

⁸¹ Hamdani, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import*, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003, halaman 326.

8. Tempat /pelabuhan pemuatan barang (Port Of Loading)
9. Tempat / pelabuhan pembongkaran (Port of Discharge)
10. Tempat penerimaan barang (Port of Receive)
11. Tempat pengantaran (place of Delivery)
12. Tujuan akhir pengapalan (Final Destination)
13. Merk dan nomor kemasan (shipping mark) dan nomor container
14. Nama, jumlah, berat bersih, berat kotor, dan ukuran barang yang dikirim.
15. Ongkos muat, cara dan tempat pembayarannya (Freight charges Prepaid/Collect, Freight payable)
16. Nama, alamat, telephone, no fax, agent pelayaran di nnegara tujuan.
17. Cap atau keterangan bahwa barang telah dimuat di dalam kapal (Ship On Board / Laden On Board)
18. Cap dan tandatangan agen pelayaran

Dengan diterbitkannya *Bill of Lading* (B/L) ini maka dapat dikatakan bahwa kontrak perjanjian antara pengangkut dan pengirim sudah terselenggara. Dengan diterbitkannya *Bill of Lading* juga mempunyai arti bahwa pengirim maupun penerima barang atau pemegang surat muatan ini dengan tegas telah menyetujui semua ketentuan dan persyaratan baik yang tertulis, tercetak, maupun yang di stempel atau yang dimuat pada bagian muka atau belakang surat muatan ini

Jika transaksi meliputi pengangkutan dari barang melalui laut maka B/L memegang peranan sangat penting sebagai tanda terima pengapalan terhadap barang tersebut. Hal ini disebabkan karena pengirim (*shipper*) mengirim barangnya dengan menggunakan jasa kapal dimana dirinya tidak ikut berlayar bersamanya. Selain itu wewenang pengambilan barang diserahkan pada pihak lain ditempat penjualan barang (tujuan).

Sedangkan pihak pengangkut (*carrier*) berkewajiban menyerahkan barang tersebut dalam keadaan selamat sampai ditempat tujuan, maka satu-satunya tanda bukti bahwa *carrier* akan menyerahkan kepada orang yang berhak menerima adalah jika penerima itu memegang tanda bukti B/L tersebut.

Pada awalnya *Bill of Lading* ditanda tangani oleh Nahkoda, tapi pada perkembangan selanjutnya *Bill of Lading* itu ditandatangani oleh agen pelayaran, akan tetapi, nahkoda tetap bertanggung jawab atas barang-barang yang diangkut dengan kapalnya, meskipun ia tidak pernah melihat barang-barang atau menandatangani tanda terima karena semua kepengurusan diserahkan kepada agen.

Persoalannya muncul jika ada kerusakan barang dalam kapal yang mengangkutnya, nahkoda tetap dianggap bertanggung jawab atas kerusakan tersebut.

Karena secara hukum, nahkoda bertanggung jawab terhadap isi dari B/L, dan bila memberi tandatanganya tidak mengetahui dengan pasti akan keadaan barang yang berada diatas kapalnya, maka untuk mengurangi tanggung jawabnya dipakai istilah :

- Weight, measure, quantity, contents, dan value unknown
- Shipper Load and Count
- Apparent good order and condition
- Said to be, dan lain sebagainya.

Para pemilik barang cenderung menekan nahkoda untuk menandatangani pernyataan bahwa barangnya tidak ada kerusakan atau cacat ketika dimuat. Pernyataan tersebut terkenal dengan nama *Letter of Indemnity*. Dalam pengapalan barang masalah yang sering muncul terhadap nahkoda yang mewakili pemilik kapal adalah :

1. Tekanan terhadap nahkoda untuk mngeluarkan Clean Bill of Lading dengan menandatangani Letter of Indemnity.
2. Perbedaan pendapat untuk jumlah barang yang dimuat antara darat dan kapal.
3. Agen atau perwakilan menandatangani B/L tanpa melihat catatan mate's receipt atau melebihi wewenang yang diberikan.
4. Menyerahkan atau menyerahkan muatan eks kapal tanpa memperlihatkan Bill of Lading yang asli.

Dalam praktek, jarang sekali nahkoda mau menandatangani B/L , meskipun secara hukum menjadi tanggung jawabnya sehingga pengangkutan barang ini menjadi urusan agen pelayaran atau perwakilanya dan pengirim serta penerima barang.

Namun apabila nahkoda atau yang diberi kuasa harus menanda tangani bill of lading, maka ia harus memeriksa hal-hal berikut ini :⁸²

1. Isi dari B/L, tanggal dan term of carriage harus benar.
2. Isi dari B/L harus sama dengan isi dari mate's receipt
3. memeriksa kesesuaian isi B/L dengan jumlah dan jenis muatan.
4. Tanggal loang port dan discharging port dan apakah sesuai dengan voyage yang diberikan.
5. Tanggal completion of loading apakah sesuai.

Pengisian B/L yang tidak sesuai akan menempatkan kapal kepada tanggung jawab yang sebetulnya tidak perlu terjadi. Juga pemilik kapal akan kehilangan perlindungan dari asuransi P&I Club. *Bill of Lading* dapat merupaka bukti mengenai angka-angka dan keterangan yang tertulis di atasnya dan bila ada sesuatu yang terjadi, sukar bagi pengangkut untuk menyatakan bahwa yang tertulis di atasnya tidak betul.

⁸² Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 331

Harap diperhatikan hal-hal sebagai berikut :⁸³

1. Dibawah Hague Rules, dan juga dalam hukum perdagangan yang berlaku, *Bill of Lading* merupakan *prima facie evidence* atau bukti bahwa apa yang tertulis di atasnya adalah benar. Pemilik barang dapat memakai bukti ini untuk mengajukan klaim terhadap pengangkut.
2. Hague-Visby Rules memperkuat bukti ini dengan menambahkan bahwa di tangan penerima atau *endorse, bill of lading* pada pembeli dari barang adalah sebagai pelengkap bukti bahwa shipment barang telah dilakukan, waktu dan tempat dari pengapalan dan merek, jumlah, banyak, berat, *apparent order*, dan *condition* dari barang yang telah diketahui.
3. Hamburg Ruls apabila dipakai akan memperkuat uraian tersebut diatas.
4. Section 4 dari Cogsa 1992 menambah dampak dari *bill of lading*, yang merupakan bukti akhir bahwa pemilik barang dapat memakainya terhadap pengangkut untuk haknya atas barang yang diangkut, sesuai yang sudah ditanda tangani dalam *Bill of Lading* . Hal ini dinamakan “*conclusive evidence*”.
5. *Prima facie evidence* masih dapat dibantah oleh pengangkut, bila dapat dibuktikan bahwa *bill of lading* tidak sesuai. Dengan *conclusive evidence* hal ini tidak dapat dilakukan.

Kerancuan dalam *bill of lading* dapat muncul dalam kondisi seperti dibawah ini :⁸⁴

⁸³ Capt.R.P.Suyono,Op.cit. Halaman 332

1. Muatan kering yang tercampur.
2. Muatan cair yang tercampur
3. Terdapat beberapa set Bill of Lading dari muatan yang sama.
4. Bill of Lading tidak sesuai dengan tanggal atau yang di anti dating (tanggal dimajukan atau dimundurkan) dari tanggal pengapalan barang.
5. terjadi perubahan Bill of Lading
6. Tidak sesuai dengan mate's receipt
7. Kontrak penjualan tidak sempurna atau dipertanyakan.
8. Tekanan terhadap nahkoda untuk menanda tangani B/L
9. Permintaan shipped atau received for shipment bill of lading
10. Perincian kualitas barang tidak sesuai.
11. Hubungan dengan L/C
12. Cara mendapatkan B/L melalui endorsement atau consignment
13. Tanggung jawab terhadap packing dan Marking
14. Muatan rusak sesudah dimuat sebelum mengeluarkan B/L
15. B/L dari pencharter
16. Tempat penerbitan B/L berbeda dengan loading port barang

Hal yang sangat penting lainnya dalam penerbitan *Bill of Lading* adalah bila angkutan semula (pre-carriage) tidak dilakukan melalui laut, bank biasanya akan meminta terlebih dahulu *on board receipt* yang menyatakan bahwa barang telah dimuat dengan baik diatas kapal.

⁸⁴ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 332

Perusahaan perkapalan atau agennya akan memberikan catatan di *ocean B/L* dengan “ Actually shipped on board” ... dengan nama kapal dan tanggal muat. Hal ini disebabkan oleh :⁸⁵

- a. Dalam hal through B/L untuk perkapalan adalah pengangkutan dengan kapal selama perjalanan.
- b. Bila angkutan semula dilakukan dengan truk atau kereta api, sudah termasuk angkutan antar moda.

Karena itu bank minta ada *on board receipt* dari pelayaran samudera yang mengangkutnya. Karena pemakaian petikemas berkembang dan perusahaan perkapalan mengadakan angkutan petikemas secara utuh, ada kecenderungan untuk menerbitkan *Bill of Lading* yang menutup angkutan petikemas dari pintu shipper ke pintu consignee.

Combined transport bill of lading biasanya dilakukan untuk pengapalan container dengan status FCL. Berlainan dengan sifat *ocean bill of lading*, *pengangkut* bertanggung jawab penuh untuk kerusakan atau kehilangan yang mungkin terjadi dengan tidak melihat dalam moda angkutan mana hal itu terjadi.

Dalam hal angkutan ini, bill of lading dapat menjadi:⁸⁶

- a. *Clean Bill of Lading*

Bila pengangkut setuju dengan perincian dan kondisi barang yang oleh shipper dalam petikemas maka bill of lading yang dikeluarkan dianggap “*clean*”

⁸⁵ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 328

⁸⁶ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, Halaman 329

b. *Unclean/Claused Bill of Lading*

Bila pengangkut tidak yakin akan keadaan barang didalam petikemas maka akan ada catatan dalam B/L. ini yang dinamakan *Unclean* atau *Claused Bill of Lading*

Oleh karena itu carrier dalam pembuatan *Bill of Lading* sangat hati-hati dan teliti karena *Bill of lading* harus benar adanya dan sesuai antara data barang dengan yang tertulis didalam B/L itu sendiri karena menyangkut resiko dari *carrier* terhadap claim dari pemilik barang dikemudian hari.

B.2. Tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui angkutan laut pada PT. Barwil Unitor Ship Service Semarang

B.2.1. Tanggung jawab dalam pengangkutan laut secara umum

Masalah tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui laut merupakan hal yang sangat penting karena menyangkut masalah kepada siapa dan mengapa tanggung jawab pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan harus dibebankan.

Tanggung jawab pada hakekatnya terdiri dari 2 aspek yaitu tanggungjawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya (*responsibility*) dan tanggungjawab ganti-rugi (*liability*) yaitu kewajiban untuk memberikan ganti-rugi kepada pihak yang dirugikan.⁸⁷

⁸⁷ M. Husseyn Umar, SH, *Ibid*, halaman 179

Dalam hukum maritim, tanggung jawab ganti-rugi dapat timbul karena cedera janji (*kontraktual*), atau karena perbuatan melanggar hukum atau dapat pula karena adanya per-undang-undang yang mewajibkan, seperti dalam hal pemberian pertolongan (*salvage*), kerugian laut (*average*), pengangkatan kerangka kapal.⁸⁸

Tanggung jawab ganti-rugi dalam pengangkutan laut karena perbuatan yang menimbulkan kerugian pada seseorang atau barang orang lain, umumnya didasarkan pada adanya kesalahan (*fault*). Pada tanggung jawab ganti-rugi yang timbul karena peraturan per-undang-undangan seperti dikemukakan diatas, tidak diperlukan adanya unsur kesalahan (*disebut strict atau objective liability*).

Pada perbuatan cedera janji, dalam rangka suatu perjanjian yang dipermasalahkan adalah dalam hal apa pengangkut dapat dipertanggungjawabkan, dan dalam hal apa ia tidak dapat dipertanggungjawabkan, sehingga masalah tanggung jawab dalam pengangkutan laut terfokus pada masalah tanggungjawab pengangkut. Dalam hal pengangkut tidak dapat dipertanggungjawabkan secara hukum pihak pengirim baranglah yang harus bertanggungjawab. Dengan demikian maka pengirim barangpun mempunyai sesuatu tanggungjawab atas barang yang dikirimnya/diangkut oleh pengangkut.

Dalam hal tanggung jawab karena cedera janji dan tanggung jawab karena perbuatan melawan hukum, seseorang tidak saja

⁸⁸ M. Husseyn Umar, SH, *Ibid*, halaman 179

bertanggungjawab atas perbuatannya sendiri tetapi juga atas orang yang bekerja padanya (*vicarious liability*).

B.2.2. Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan.

B.2.2.1. Tanggung Jawab Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan secara Umum

Pasal 468 KUHD merumuskan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahan.

Ketentuan tersebut pada hakekatnya mengatur dua hal, yaitu bahwa periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak barang diterima untuk diangkut sampai penyerahannya pada penerima, dan kedua, pengangkut mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut. Ketentuan tersebut bersifat umum, karena tidak dijelaskan secara konkrit dimana barang dianggap telah diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dan dimana barang dianggap telah diserahkan kepada penerima. Pembuat Undang-undang tersebut nampaknya menyerahkan hal tersebut kepada pihak-pihak yang bersangkutan untuk menyepakatinya atau perihal tersebut diserahkan kepada kebiasaan praktek dilapangan.

Konvensi Brusel 1924 yang lebih dikenal dengan Hague Rules secara lebih tegas menyebutkan bahwa pengangkutan barang meliputi

periode sejak barang dimuat sampai waktu barang tersebut dibongkar dari kapal. Dalam praktek pelayaran periode tanggungjawab tersebut lazim disebut “*from loading to unloading*” atau “*from tackle to tackle*”. Pengertian yang lazim dianut adalah periode tersebut mulai sejak barang dimasukkan kedalam kapal (dengan alat muat) sampai barang tersebut dikeluarkan dari kapal (dengan alat bongkar).

Pekerjaan memuat dan membongkar barang ke/dari kapal di pelabuhan merupakan kegiatan yang dilakukan di terminal, dimana barang tersedia untuk dimuat dan atau dibongkar. Dalam praktek pengangkutan laut pengangkut yaitu perusahaan pelayaran menerima barang untuk diangkut /dikapalkan sejak didarat (di dermaga/ atau digudang laut) di pelabuhan tujuan. Dengan kata lain kegiatan penyelenggaraan angkutan melalui laut pada hakekatnya dapat meliputi kegiatan penerimaan, penyimpanan, (digudang, atau ditempat penumpukan), pemuatan, pelaksanaan pengangkutan , pembongkaran, penyimpanan sebelum barang diserahkan kepada penerima. Dalam kegiatan berbagai mata rantai kegiatan didarat tersebut dapat dilakukan oleh perusahaan independent, seperti perusahaan ekspedisi, perusahaan bongkar muat.

Namun bagi pemilik /pengirim barang penyelenggaraan pengangkutan pada hakekatnya dilihat sebagai suatu paket kegiatan. Oleh karena itu ada kecenderungan bahwa pemilik/pengirim barang

menyerahkan pengiriman yaitu pengangkutan barangnya, dengan menggunakan jasa perusahaan ekspedisi/ freight forwarder.

Tuntutan klaim atas kehilangan atau kerusakan barang biasanya berkisar sekitar masalah apakah terjadinya peristiwa kehilangan atau kerusakan tersebut ketika barang berada di atas kapal atau di terminal, yaitu sebelum barang di muat atau setelah barang di bongkar. Walaupun pengangkut bertanggungjawab berdasarkan ketentuan dalam konosemen, namun apabila secara riil pengangkut melakukan kegiatan bongkar-muat atau penyimpanan, ia tidak dapat lepas dari tanggung jawab perdata yang diatur dalam KUH Perdata. PP No. 5/1964 dan peraturan yang menggantikannya PP No. 2 /1969 menganggap kegiatan usaha pelayaran mencakup kegiatan bongkar-muat dengan alasan perlunya kebulatan tanggung jawab pengangkut. Sedangkan PP No. 17/1988 mengatur bahwa usaha bongkar-muat dilakukan oleh perusahaan yang berdiri sendiri. PP No 17/1988 menetapkan bahwa kegiatan bongkar muat dapat dilakukan baik oleh perusahaan pelayaran maupun oleh perusahaan bongkar-muat kapal.

Seringkali timbul persoalan dimana sebenarnya terjadi kehilangan atau kerusakan barang ?

Pemisahan kegiatan seperti yang dikehendaki oleh PP No. 17/1988 itu, tidaklah memecahkan masalah kecuali dalam hal-hal tertentu kegiatan bongkar-muat dilakukan oleh anak perusahaan dari

perusahaan pelayaran tersebut dimana penyelesaian dilakukan menurut kebijaksanaan perusahaan induk. Dalam pada itu trend penyelenggaraan pengangkutan terpadu (*termasuk dor to dor delivery system*) dan pengangkutan antar moda menghendaki adanya kesatuan tanggungjawab, baik dari segi operasional maupun dari segi hukum.

Konvensi Hamburg 1975 yang dikenal disebut sebagai Haburg Rules telah mengantisipasi masalah ini dengan memperluas periode tanggung jawab pengangkut dengan menggariskan bahwa periode tanggung jawab pengangkut meliputi periode dimana pengangkut menguasai barang di pelabuhan pemuatan, selama barang dalam pengangkutan, dan selama pengangkut masih menguasai barang dipelabuhan tujuan. Dalam hal apa pengangkut dinyatakan menguasai barang dinyatakan dalam pasal 2 sebagai berikut :⁸⁹

- a. Sejak waktu ia telah menerima penyerahan barang dari :
- 1) Pengirim barang atau orang yang bertindak atas namanya, atau
 - 2) Suatu badan atau pihak ketiga kepada siapa, berdasarkan Undang-undang atau peraturan yang berlaku di pelabuhan muat, dimana barang tersebut diserahkan untuk dikapalkan.

⁸⁹ M. Husseyn Umar,SH,*Ibid*, halaman 184.

b. Sampai barang tersebut diserahkan :

- 1) Dengan jalan menyerahkan barang tersebut kepada penerima barang,
- 2) Dalam hal-hal dimana penerima tidak menerima barang tersebut dari pengangkut, dengan jalan menempatkan dalam kekuasaan penerima barang, sesuai dengan perjanjian atau peraturan per-undang-undangan, atau sesuai dengan kebiasaan perdagangan tertentu yang berlaku di pelabuhan bongkar ; atau
- 3) Dengan jalan menyerahkan barang kepada suatu badan atau pihak ketiga lainnya kepada siapa, menurut Undang-undang dan peraturan yang berlaku di pelabuhan muat, dimana barang harus diserahkan.

B.2.2.2. Bill of Lading dalam perjanjian Jual Beli dan Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian antara penjual (seller) dan pembeli (buyer) barang dituangkan dalam sales contrat. Dalam kontrak ini disebutkan secara rinci untuk tujuan, keperluan, untuk memenuhi kepentingan kedua belah pihak. Bila trnasaksi meliputi dari barang melalui laut maka Bill of Lading menjadi salah satu dokumen utama agar perjanjian jual/beli berjalan dengan baik.

Untuk menghindari salah paham mengenai pihak mana yang akan memikul tanggung jawab dalam penjualan atau pengangkutan barang, komunitas perdagangan telah banyak berupaya untuk membuat peraturan standar.

Beberapa peraturan yang menentukan kontrak penjualan barang yang menggunakan pengangkutan laut adalah Incoterms 2000, UCP-500, Hague Rules, Hague-Visby Rules atau Hamburg Rules.

1. Incoterms 2000

Peraturan ini populer dengan nama Incoterms (*International Commercial Terms*). Incoterms 2000 merupakan seperangkat peraturan yang dibuat untuk menyeragamkan penafsiran persyaratan perdagangan yang menetapkan hak dan kewajiban pembeli dan penjual dalam transaksi internasional. Incoterms 2000 dikeluarkan oleh ICC (*International Chamber of Commerce*), versi terbarunya adalah publikasi no. 560 yang mulai diberlakukan tanggal 1 Januari 2000.

Untuk menggunakan Incoterms harus secara khusus memasukkannya kedalam kontrak dan kontak secara jelas merujuk pada peraturan penafsiran seperti yang ditetapkan kepada revisi terbaru incoterms 2000 dan harus dipastikan penerapan istilah-istilah tersebut dalam ketentuan kontrak.

Inconterms 2000 bisa dicakup dalam kontrak penjualan internasional jika pihak-pihak yang berkontrak berkeinginan untuk .⁹⁰

- a. Menyelesaikan penjualan barang
- b. Menunjukkan kewajiban pihak-pihak yang berkontrak berkaitan dengan pengiriman barang dalam hal-hal berikut ini.
 - 1) Kapan barang dikirim?
 - 2) Bagaimana suatu pihak memastikan bahwa pihak lain telah memenuhi prosedur standar pelaksana?
 - 3) Pihak mana yang berkewajiban untuk mendapatkan lisensi dan memenuhi formalitas yang ditetapkan oleh pemerintah Negara lain?
 - 4) Apa moda dan persyaratan pengangkutanya?
 - 5) Apa persyaratan pengirimanya dan apa yang diperlukan sebagai bukti pengiriman?
 - 6) Kapan resiko kerugian dialihkan dari penjual kepada pembeli?
 - 7) Bagaimana pembagian biaya transport antar pihak-pihak yang bertransaksi.

⁹⁰ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 336

- 8) Pemberitahuan apa yang harus disampaikan oleh masing-masing pihak untuk memberi pihak lain berkaitan dengan transport dan transfer barang?
- 9) Untuk menetapkan persyaratan transportasi dan penyerahan barang dalam bentuk yang ringkas.

2. UCP-500

Setiap transaksi dalam dunia internasional mewajibkan pembayaran kepada *seller* oleh *buyer*. Hal ini dapat dilakukan secara tunai atau dengan cara pengaturan melalui masing-masing bank dinegara yang bersangkutan.

Bank dari penjual atau korespondenya memegang dokumen-dokumen dari barang *seller* dan baru akan melepaskan atau *release* jika sudah menerima pembayaran dari *buyer* atau sering terjadi melalui pengaturan *credit pembayaran*.

Pengaturan dokumen kredit melibatkan buyer untuk membuat perjanjian dengan banknya untuk mengeluarkan sebuah *Letter of Credit* yang dinamakam "*Promise*" kepada seller bahwa bank akan membayarknya setelah menerima shipping documents dari seller, termasuk Bill of Lading.

International Chamber of Commerce dalam tahun 1933, membuat peraturan atau kode yang dinamakan "*Uniform Custom and Praticice for Dokumentary Credits*", yang disingkat UCP-Rules.

Hal ini dilakukan untuk memudahkan pengaturan dan perjalanan dokumen dan *documentary credit* agar seragam. Peraturan ini ditambah dengan peraturan baru yang diterapkan dikenal sebagai UCP-500 dengan asumsi akan diterima oleh bank/kamar dagang di dunia internasional

atau dengan hanya menyatakan memasukan UCP-500 dalam dokumen kreditnya.

Dalam UCP-500 pasal 23 disebutkan bahwa ocean atau port to port B/L harus berisi syarat-syarat sehingga dapat melalui system dari bank dengan lancar dan efisien.

Karena antara *seller* dengan *buyer* terdapat berbagai kesepakatan dan peraturan yang harus dipenuhi oleh Bill of Lading dikarenakan Inconterms telah diterima atau karena UCP-500 memerlukannya, maka hal ini hanyalah khusus persoalan anatara seller dan buyer dan bukan urusan nahkoda.

3. Hague dan Hague-Visby Rules

Maksud dari konvensi-konvensi ini adalah mengatur pembagian yang adil tentang hak dan kewajiban, antara pemilik barang dan pemilik kapal. Cara melaksanakan konvensi ini oleh Negara-negara yang menerima atau mengadopsi adalah dengan cara menerakan sebagai bagian dari hukum dinegaranya.

Dalam Bill of Lading disebut dengan *Contracting states*, adalah Negara-negara yang menerima konvensi ini. Persetujuan antar seller dan buyer dan juga pengangkut adalah membuat persetujuan bahwa bila membawa atau memngangkut barang bukan anggota Hague atau Hague-Visby Rules, dalam kontrak akan tetap menerapkan Hague atau Hague-Visby Rules bila ada perbedaan pendapat.

4. Hamburg Rules

Hamburg Rules dengan tegas ingin menghilangkan penerapan dari Hague-Visby Rules. Pengaturan hak dan tanggung jawab pemilik kapal dan pemilik barang secara singkat adalah sebagai berikut :

- a. Dasar dari penerapannya adalah agar anggotanya memberlakukan konvensi ini tidak hanya kepelabuhan Negara anggota namun juga pada pelabuhan non anggotanya. Tergantung juga dari Negara anggota apakah akan memasukanya dalam hukum negaranya.
- b. Hamburg Rules memberi hak lebih banyak kepada pihak yang mengajukan klaim dan nilai klaimnya dapat lebih besar meskipun sudah melalui badan arbitrase dan juga melebihi tanggung jawab “from tackle to tackle” seperti ada dalam Hague dan Hague-Visby Rules.

- c. Pengangkut tetap bertanggung jawab jika barang rusak atau hilang dan bila mana ada kelambatan dalam penyerahan, pengangkut harus dapat membuktikan bahwa karyawan dan agensya sudah melakukan segala upaya agar barang jangan rusak dan hilang.
- d. Pengecualian hanya bila barangnya hilang, rusak, atau terlambat disebabkan kebakaran dan dalam hal ini pengaju klaim harus dapat membuktikan kesalahan pengangkut. Batas tanggung jawab lebih tinggi 25% dari hague dan hague-Visby Rules.
- e. Barang dianggap hilang jika dalam 60 hari belum diserahkan dari tanggal penyerahan seharusnya.

5. Coga 1992 berlaku dalam hal pengangkutan barang dimana Hukum Inggris diterapkan.

Coga 1992 bukanlah konvensi internasional dan juga tidak menyatakan tanggungjawab antara shipper dan pengangkut dalam pengangkutan barang. Tugasnya adalah untuk menyatakan pihak mana yang secara hukum mengajukan tuntutan terhadap pemilik kapal melalui Bill of Lading.

Coga 1992 tidak ada sangkut pautnya terhadap siapa yang harus menyerahkan barang, dan kepada siapa sehingga bukan masalah bagi kapal. Didalamnya hanya menyatakan bahwa pemegang bill of lading dapat mengajukan tuntutan.

Dalam Cogsa 1992 menyatakan bahwa nahkoda tidak mempunyai hak untuk menandatangani B/L untuk barang yang belum dimuat diatas kapal. Bila dilakukan maka pemegang bill of lading dapat menuntut. Cogsa 1992 dalam hukum Inggris menggantikan the Bill of Lading Act 1855. Cogsa adalah bagian dari hukum Inggris, namun dalam penerapannya ternyata bahwa section 2 dan 3 direncanakan untuk dapat dipergunakan dalam hukum dipengadilan Inggris meskipun hukum B/L yang ada bukan berada dibawah hukum Inggris.

Pasal-pasal di Cogsa 1992 dapat diterapkan di Hague-Visby Rules (sec 5/5)

Secara singkat isi dari section 2 dan 3 dari Cogsa 1992 adalah :

Section 2 :

Hak dalam dokumen pengapalan atas pemegang sah dari sebuah B/L termasuk juga penyerahan kepadanya. Juga hak untuk menjual B/L kepada pihak ke tiga. Jadi section 2 mengenai pemegang B/L serta dokumen pengapalan.

Section 3

Tanggungjawab dari pemegang dokumen perkapalan (shipping dokumen) dimana pemegang dapat menuntut pengangkut untuk menyerahkan barang sesuai yang tercatat dalam dokumen yang diajukan. Juga berhak mengajukan klaim terhadap barangnya.

B.2.2.3. Tanggung Jawab & Kewajiban Pengangkut (*Carrier*)

Pasal II Hague Rules menyatakan bahwa pengangkut wajib sebelum dan pada permulaan perjalanan melakukan dengan penuh kesungguhan (*due diligence*) hal-hal sebagai berikut;

- a) Membuat kapal layak-laut,
- b) Mengawaki, melengkapi dan membekali kapal sebagaimana seharusnya,
- c) Membuat ruangan-ruangan, kamar refrigrasi dan kamar pendingin dan bagian-bagian lain kapal dimana barang dimuat, dalam keadaan baik dan aman untuk menerima, mengangkut dan menjaga keutuhan barang tersebut.

Selanjutnya ketentuan tersebut meneruskan, bahwa dengan memperhatikan berbagai pengecualian yang berlaku baginya, pengangkut wajib memuat, menagani, menyusun, mengangkut, menjaga dan membongkar barang-barang tersebut sebagaimana mestinya dan berhati-hati.

Didalam KUHD Buku II bab Va tidak secara eksplisit mencantumkan kewajiban-kewajiban demikian itu. Hanya dari pasal-pasal 468 ayat 2, pasal 470 ayat 1, dan pasal 470a ayat 1 secara penafsiran a-contrario dapat disimpulkan bahwa pengangkut berkewajiban untuk melakukan hal-hal sebagai berikut :

- a. Menjaga keselamatan barang yang diangkut dengan baik,
- b. Memelihara perlengkapan kapal, melengkapi dan memakai kapal dengan baik.

Jelaslah bahwa pada hakekatnya pengangkut mempunyai kewajiban-kewajiban untuk membuat kapal layak laut dan layak muat (Sea-Worthy and Cargo-Worthy)

B.2.2.3.1. Tanggung Jawab Ganti Rugi

KUHD Pasal 468 ayat 2 menyatakan bahwa pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seharusnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak diserahkan atau kerusakan tadi, disebabkan oleh malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya, atau cacat dari barang tersebut atau oleh kesalahan dari yang mengirimkannya.

Ketentuan tersebut merupakan dasar bagi tanggung jawab ganti-rugi, dimana pengangkut harus memberi ganti rugi kepada pihak yang dirugikan. Dasar tanggung jawab ganti-rugi juga terdapat pada pasal 5 Hamburg Rules, yang mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab ganti-rugi (*liable*) atas kerugian akibat hilang atau rusaknya barang, apabila peristiwa kehilangan, kerusakan, atau kelambatan tersebut terjadi pada waktu barang berada dalam penguasaan pengangkut.

Asas tanggung jawab ganti rugi yang dianut pada hakekatnya adalah bahwa tanggung jawab ganti rugi timbul jika terdapat unsur kesalahan yang menimbulkan tuntutan ganti rugi.

B.2.2.3.2. Pembebasan Tanggung Jawab

Walaupun pengangkut dinyatakan mempunyai tanggung jawab, namun adakalanya ia bebas dari tanggung jawab. Terutama dalam keadaan yang luar biasa yang berada diluar kekuasaanya yang menyebabkan terjadinya peristiwa yang tidak diinginkan itu, seyogyanya pengangkut memang sepatasnya bebas dari tanggung jawab . Biasanya hal-hal tersebut meliputi peristiwa yang disebut "*force majeure*". Hal ini telah diterima sebagai prinsip umum. Namun *Force Majeur* pun dapat bersifat relative andaikata dihubungkan dengan upaya maksimal dan wajar mengenai apa yang seharusnya dilakukan untuk mencegah terjadinya suatu peristiwa yang tidak di inginkan itu, Hal ini menyangkut penilaian pada kondisi dan fakta-fakta yang dihadapi.

Pembebasan tanggung jawab pengangkut untuk memberi ganti rugi dapat pula terjadi jika pengirim barang (*shipper*) tidak memberikan keterangan yang benar mengenai sifat dan nilai barang sebelumnya atau pada waktu ia menerimanya yang kemudian menimbulkan kerusakan pada barang (Pasal 468 dan Pasal 478 KUHD). Bahkan pengangkut berhak memperoleh ganti rugi yang dideritanya akibat pemberitahuan yang diberikan kepadanya tidak benar atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat barang, kecuali bila ia telah mengenal atau seharusnya mengenal watak dan sifat tersebut. (Pasal 478 KUHD).

Pasal IV Hague Rules memuat suatu daftar mengenai dalam hal apa pengangkut tidak bertanggung jawab mengenai ganti-rugi atas kehilangan atau kerusakan barang yang meliputi hal-hal pokok sebagai berikut :

- 1) Tindakan, kelalaian atau kesalahan Nahkoda dan awak kapal, pemandu atau orang-orang yang bekerja untuk penyelenggaraan pelayaran atau pengelolaan kapal;
- 2) Kebakaran kecuali jika disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut;
- 3) Bahaya-bahaya dialaut atau force Majeur (bencana alam, perang, penyitaan kapal oleh pengusaha, dll);
- 4) Dan hal lain yang tidak dapat dibuktikan merupakan kesalahan pengangkut.

Pengecualian pengecualian tersebut dalam The Hague Rules jumlahnya meliputi 17 hal yang disebut pula "*immunities*" (kekebalan) bagi pengangkut merupakan hal yang berlebihan. Tidak bertanggung jawabnya pengangkut pada tindakan nahkoda dan pelaut diatas kapal pada hakekatnya menyalahi asas umum bahwa majikan bertanggung jawab terhadap tindakan orang-orang bekerja padanya. (vicarious liability, Pasal 470 KUHD). Pengecualian dari tanggung jawab tersebut bertalian pula dengan ketentuan yang mengatakan yang mengatakan bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab atas kelayak-lautan kapal

dan lain-lain yang hanya sebelum dan pada permulaan perjalanan kapal (Pasal III ayat 1 Hague Rules). Jadi untuk selanjutnya pengangkut tidak bertanggung jawab apapun dan yang bertanggung jawab adalah nahkoda dan para pelaut lainnya. Hal inilah yang mendorong lahirnya Hamburg Rules 1976 yang menghendaki adanya kewajaran dan keseimbangan tanggung jawab atas masing-masing kepentingan yaitu pengangkut dan pengirim barang.

Hamburg Rules menghapus daftar imunitas dan membebani pengangkut dengan asas tanggung jawab penuh, dimana pengangkut hanya bebas dari tanggung jawab dalam keadaan luar biasa yang tidak dapat dikuasainya. (pasal 5 ayat 1 Hamburg Rules). Dengan demikian menurut Hamburg Rules pengangkut tetap bertanggung jawab atas "*navigational fault*" yang dilakukan oleh nahkoda dan para pelaut.

B.2.2.3.3. Pembatasan Tanggung Jawab Ganti Rugi

Sesuatu yang khas dalam hukum maritime adalah bahwa pengangkut mempunyai batas tanggung jawab ganti rugi (*limitation of liability*). Rasional dari pembatasan ini adalah karena resiko yang dianggap besar dalam pelayaran dilaut yang dilakukan oleh kapal, sedangkan nilai barang yang diangkut dapat melebihi nilai kapal. Kehilangan atau kerusakan barang

khususnya jika terjadi bencana kapal dapat menimbulkan tuntutan ganti rugi yang besar.

Hague Rules yang lahir tahun 1924 itu (demikian pula protocol-protokol perubahannya) disamping menegaskan adanya tanggung jawab dan bebas tanggung jawab pengangkut atas barang yang diangkut, sekaligus membuat batas tanggung jawab ganti rugi per potong barang (*package liability*) batas tanggung jawab ini juga terdapat dalam KUHD dan Hamburg Rules. Batas tanggung jawab itu tidak berlaku jika kerugian yang timbul adalah akibat dari perbuatan sengaja atau karena kelalaian yang berat.

Pasal 470 KUHD menggariskan bahwa pengangkut berwenang untuk mensyaratkan bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk tidak lebih dari suatu jumlah tertentu atas setiap barang yang diangkut. Kecuali bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan. Batas tersebut tidak boleh lebih rendah dari Rp. 600,- (dalam ketentuan asli Undang-undang disebutkan Nfl. 600,- (enam ratus gulden)).⁹¹

Batas tanggung jawab maksimum (*maksimumliability*) adalah jumlah terbesar yang harus ditanggung oleh pengangkut apabila terdapat kerusakan atau kehilangan barang. Tanggung jawab

⁹¹ M. Husseyn Umar, SH, *Ibid*, halaman 192

maksimum ini diatur dalam konvensi internasional sebagai berikut

.⁹²

Hague Rules 1924	£ 100		per Pkg
Hague Visby Rules	2,00	SDR	per kg
	666,67	SDR	per Pkg
Hanburg Rules	2,50	SDR	per kg
	835	SDR	per Pkg
Congsa 1936 (USA)	US.\$ 500		perPkg

SDR (special drawing right) adalah satuan yang mengacu pada harga emas. Secara berkala, setiap satu atau tiga bulan, International Monetary Fund (IMF) akan mengeluarkan SDR. Saat ini 1 SDR samaa dengan US.\$ 1,44 satuan tukar ini disebut *units of accounts*.

B.2.2.4. Tanggung Jawab Tonage

Pasal 474 KUHD menyatakan bahwa bila pengangkut adalah pengusaha kapal maka tanggung jawab atas kerusakan yang diderita barang yang diangkut dengan kapal, terbatas sampai jumlah Rp. 50 permeter kubik isi bersih kapal tersebut. Sedangkan Pasal 475 KUHD, mengatakan bahwa bila pengangkut bukan pengusaha kapal, kewajiban ganti rugi menurut pasal 468 KUHD yang mengenai

⁹² Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 152

pengangkutan melalui laut, terbatas sampai jumlah kerugian yang dapat ditututnya pada pengusaha kapal.

B.2.3. Tanggung Jawab Pengirim Barang

Walaupun hukum maritim terlalu memfokuskan perhatian pada aspek-aspek tanggung jawab pengangkut, namun tidak kurang pentingnya tanggung jawab pengirim barang (shipper) dengan siapa perjanjian pengangkutan dibuat oleh pengangkut.

Tidak banyak terdapat ketentuan dalam peraturan perundang-undangan dan konvensi-konvensi Internasional mengenai tanggung jawab pengiriman barang. Tanggung jawab pengiriman barang terfokus pada tindakan kelalaian, dalam mempersiapkan kondisi barang untuk diangkut.

Hal tersebut menyangkut mengenai keadaan barang dan informasi mengenai keadaan barang . Kewajiban ganti rugi pengangkut tidak berlaku jika kehilangan atau kerusakan barang disebabkan oleh cacat pada barang itu sendiri (Pasal 468 ayat 2 KUHD). Pengangkut berhak atas ganti rugi karena surat-surat yang diperlukan untuk pengangkutan tidak diserahkan kepada pengangkut (Pasal 479 ayat 1 KUHD).Demikian pula pengangkut berhak atas ganti rugi disebabkan adanya kerugian karena tidak diberikan keterangan tentang sifat dan

macam barang kepada pengangkut, kecuali apabila pengangkut dianggap sepatutnya mengetahui hal tersebut (pasal 479 KUHD).⁹³

Hague Rules juga memuat beberapa ketentuan yang mewajibkan pengirim barang antara lain, seperti tercantum dalam pasal III ayat 5 yang mengatakan bahwa pengirim dianggap telah memberikan jaminan kepada pengangkut pada waktu pengapalan mengenai kebenaran tanda, nomor, jumlah dan berat barang yang diserahkan kepada pengangkut terhadap kehilangan, kerusakan dan biaya-biaya yang timbul akibat ketidak-benaran informasi yang di berikan itu.

Sesuai dengan tujuannya untuk mewujudkan keseimbangan antara kepentingan pengangkut dan pengirim barang, Hamburg Rules memberikan perhatian lebih luas kepada kewajiban pengirim barang, termasuk kewajiban terhadap pengamanan barang-barang berbahaya.(Hamburg Rules pasal 12 dan 13).

Terkait terhadap tanggung jawab atau kewajiban pengirim untuk membayar biaya pengapalan (*ocean freight*), maka jika pengirim wanprestasi tidak membayar *ocean freight* tersebut maka pengangkut mempunyai hak untuk menahan dokumen pengapalan, di pihak lain pengangkut selalu mengingatkan shipper mengenai kewajibanya tersebut dengan mengirim official notice.

Jika setelah barang sampai pada pelabuhan tujuan, *ocean freight* belum dibayarkan maka pengangkut berhak untuk menahan barang

⁹³ M. Husseyn Umar,SH,*Ibid*, halaman 196

tersebut (*hak retensie*). Dalam jangka waktu 60 hari setelah barang tersebut sampai belum dipenuhi kewajibanya, maka pengangkut bisa mengajukan permohonan lelang dengan meminta persetujuan shipper terlebih dahulu. Persetujuan tersebut harus dilakukan secara tertulis dengan dokumen lain yang diperlukan untuk proses lelang di pelabuhan tujuan. Hasil lelang tersebut akan dipergunakan untuk membayar biaya ocean freight dan biaya lainnya yang timbul akibat dari penumpukan tersebut.

Menurut peraturan yang tercantum di dalam Bill of Lading section 22, Pengangkut juga mempunyai hak gadai (*Lien*) atas barang serta surat-surat atas barang yang diangkut dan semua biaya akan dikenakan kepada pengirim, termasuk perhitungan dengan uang tambangnya. Mengenai hak pengangkut untuk menggadaikan barang, bila pengirim tidak memenuhi kewajiban untuk membayar uang tambang.

B.2.4. Tanggung jawab para pihak dalam pengapalan barang menggunakan petikemas

Petikemas telah mengubah tata-niaga pada pengangkutan petikemas dan barang, dimana pada pengangkutan kapal general cargo (breakbulk), carrier bertanggung jawab *ex-tackle*, seseuai dengan konversi Hague Rules maupun Hague-Visby Rules. Tanggung jawab carrier untuk petikemas berbeda.

B.2.4.1. Pola FCL (Full Container Load)

Perusahaan perkapalan liner mengatakan untuk petikemas yang diangkut dengan pola FCL adalah bahwa shipper dan Consignee bertanggung jawab untuk mengisi dan membongkar petikemas. Prosedur pengapalan FCL adalah :⁹⁴

- a. Petikemas yang di-suplay oleh carrier atau dipinjam dari container leasing di-stuffing oleh shipper digudang shipper atau tempat lainya. Setelah itu container di segel oleh Bea dan Cukai.
- b. Petikemas yang disegel dibawa oleh shipper atau oleh freight forwarder ke Container Yard (CY) milik perusahaan pelayaran atau terminal lain yang ditunjuk oleh carrier.
- c. Di pelabuhan pembongkaran, Carrier mengurus pengangkutan dari petikemas yang dibongkar ke Container Yard (CY) dari pelayaran atau CY lain yang ditunjuk oleh carrier atas biaya carrier.
- d. Dari container yard (CY), consignee atau freight forwarder mengurus muatannya dalam petikemas di Bea dan Cukai untuk mengangkut petikemas kemudian ke gudangnya untuk di-stripping atas biaya consignee, dan mengembalikan container yang telah kosong ke depot container yang ditunjuk oleh carrier atas biaya consignee juga.

⁹⁴ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 188

Tanggung Jawab Shipper (Pengirim Barang)

- Semua biaya untuk mengangkut petikemas kosong ke gudang shipper, stuffing petikemas dan mengangkut ke CY dari carrier menjadi beban shipper.

Tanggung Jawab Pengangkut (Carrier)

- Carrier bertanggungjawab terhadap petikemas dan isinya setelah menerimanya dari shipper di CY carrier atau di CY pelabuhan.
- Bertanggung jawab untuk memuat peikemas ke atas kapal.
- Di pelabuhan bongkar, bertanggungjawab untuk membongkar petikemas dari kapal dan mengangkut ke CY carrier atau CY pelabuhan atas biaya carrier.
- Tanggung jawab carrier berhenti setelah menyerahkan petikemas kepada consignee atau kepada CY di pelabuhan.

B.2.4.2. Pola LCL (Less than Coantainer Load)

Istilah LCL dapat diartikan sebagai muatan yang dimasukkan kedalam petikemas dan membongkarnya kembali. Dapat dikerjakan oleh perusahaan pelayaran dan cargo consolidator maupun EMKL, dan mereka bertanggungjawab untuk memuat dan membongkar isi dari petikemas.

Prosedur pengapalan LCL adalah :⁹⁵

⁹⁵ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 188

- a. Muatan dari beberapa shipper yang akan dikirim ke beberapa consignee diterima oleh carrier di CFS (*Container Freight Station*) kepunyaan atau ditunjuk oleh carrier.
- b. Carrier atau freight forwarder/EMKL mengurus stuffing dari parcel muatan ke dalam petikemas atas biaya dari carrier.
- c. Carrier kemudian memuat petikemas yang telah diisi oleh berbagai shipper dan boleh juga oleh shipper tunggal ke atas kapalnya.
- d. Dipelabuhan tujuan, petikemas yang sudah dibongkar dari kapal dibawa oleh pelayaran atau freight forwarder ke CFS untuk di stripping.
- e. Barang – barang secara parcel dapat diambil oleh berbagai consignee atau dikirim ke alamatnya.

Tanggung Jawab Shipper

- Shipper bertanggungjawab sampai barangnya masuk CFS dari carrier.

Tanggung Jawab Pengangkut (Carrier)

- Carrier bertanggung jawab atas barang sejak waktu barang diterima dari shipper.
- Carrier juga bertanggung jawab untuk stuffing dari kiriman barang jenis LCL ke dalam petikemas atas biayanya dan memasukan petikemas ke atas kapal.

- Di tempat tujuan, carrier bertanggung jawab untuk membawa petikemas yang dibongkar dari kapal ke CFS, stripping dan memberi muatan LCL ke masing-masing consignee atas biaya carrier.
- Tanggung jawab carrier berhenti sampai disini.

Adapun batasan tanggung jawab tersebut juga dapat dibedakan dari service yang diberikan dimana kedua belah pihak telah saling menyetujui di antaranya adalah :⁹⁶

- **Door to Door**

Dalam door to door atau house to house service, perusahaan pelayaran atau pengangkut bertanggungjawab sejak barang diterima (place of receipt) sampai barang diserahkan di gudang consignee (place of delivery). Penerimaan dan penyerahan barang kemungkinan terjadi di luar pelabuhan sehingga transportasi darat sebelum dan sesudah transportasi laut menjadi tanggungjawab pelayaran.

- **FCL/FCL (House to House)**

Pelayaran bertanggung jawab sejak dari Container Yard (CY) di pelabuhan muat sampai dengan Container Yard di pelabuhan bongkar.

⁹⁶ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 105

- **LCL/LCL (Pier to Pier)**

Pelayaran bertanggungjawab sejak barang diterima dari shipper di container freight station (CFS) di pelabuhan muat sampai dengan barang diserahkan ke consignee dari CFS dipelabuhan bongkar.

- **Kombinasi FCL dan LCL**

Ada beberapa kombinasi dari FCL dan LCL dengan kemungkinan FCL/LCL atau LCL/FCL. Kecenderungan pengangkutan ke arah integrated transport yang dipercepat dengan kemajuan teknologi petikemas.

Tanggung jawab carrier sesuai Hague Rules

- Tanggung jawab carrier diberi batas antara waktu dimana barang dimuat hingga barang dibongkar. Waktu diperpanjang bila menerima muatan petikemas karena akan meliputi waktu gerakan dari CY/CFS ke kapal saat muat dan waktu gerakan dari kapal ke CY/CFS saat membongkar petikemas. Carrier mengambil tanggung jawab lebih dalam muatan petikemas dan sesuai Hague Rules juga, yang menyebut dalam clausul. “to enhance” atau memperluas tanggung jawabnya. Dalam Hague Rules dan Hague-Visby Rules, bila muatan dimuat di atas dek harus dicantumkan khusus dalam Bill of Lading. Untuk kapal cargo biasa, hal ini dapat dilakukan karena bila dimuat di atas dek, muatan kurang terlindung. Untuk

kapal petikemas, hal ini sulit dilakukan karena petikemas dapat dimuat di dalam maupun di luar palka.

- Tanggung jawab tambahan carrier, dilihat dari Hague Rules atau Hague-Visby Rules, bila memuat petikemas di atas dek. Bila memuat petikemas di atas dek, tidak akan dilindungi oleh Hague Rules dan berada di atas resiko shipper. Namun dalam situasi sekarang, sulit mengecualikan petikemas yang dimuat di atas dek karena dalam pemuatan dari peti kemas tidak ada perbedaan. Dengan demikian carrier tetaplah bertanggung jawab.

B.3. Penyelesaiannya apabila terjadi suatu Sengketa

B.3.1. Pilihan Hukum, Yurisdiksi dan Penegakan Hukum

Hal-hal yang menyangkut penyelesaian suatu sengketa dalam pengangkutan barang melalui laut pada umumnya telah diatur di dalam konosemen atau Bill of Lading sebagai suatu persyaratan pengangkutan.

Hal-hal yang menyangkut pilihan hukum dan yurisdiksi ini menjadi klausula yang sangat penting.

Pilihan hukum adalah hal mengenai hukum apa yang berlaku dalam melaksanakan perjanjian yang bersangkutan termasuk dalam penyelesaian sengketa. Sedangkan yurisdiksi pada hakekatnya mengenai masalah pilihan pengadilan mana yang dikehendaki untuk menyelesaikan sengketa. Termasuk pula adanya kemungkinan untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase.

Persyaratan pengangkutan (*Conditiona of carriage*) sebagaimana dimaksud, tercantum di dalam *Bill of Lading* di halaman belakang dari *Bill of Lading* itu sendiri. Ditulis dalam ukuran huruf yang kecil, hampir tidak terbaca karena memang tempat yang disediakan untuk mencetaknya hanya seluas halaman B/L itu sendiri. Halaman B/L ini sama pentingnya dengan halaman depannya. Dan bilamana diminta perusahaan pelayaran harus dapat memberikan dan menjelaskannya dengan jelas agar calon pengirim dapat mempelajari syarat-syarat pengangkutan dari Bill of Lading tersebut.

Bill of Lading itu merupakan perjanjian yang sifatnya unilateral (sepihak) akan tetapi meskipun demikian persyaratan dan pengaturan yang berada di dalamnya berlaku juga bagi pihak-pihak lain yang tersangkut didalamnya seperti shipper maupun consignee. Hal ini tertera dalam *cassatoria clause* yang terdapat dalam B/L yang mengandung arti:

“Dengan menerima surat muatan ini (B/L) maka pengirim, penerima atau pemilik dan pemegang surat muatan ini dengan tegas menyetujui semua ketentuan dan persyaratan baik yang tertulis, tercetak maupun yang disetempel atau yang dimuat pada bagian muka atau belakang surat muatan ini.”

Kesimpulannya bahwa barang siapa menghendaki barang muatannya diangkut oleh perusahaan pelayaran maka harus tunduk kepada semua persyaratan B/L perusahaan pelayaran yang bersangkutan.

Jadi untuk melindungi kepentingan para pengirim atau penerima barang dari ketentuan *cassatoria clause* maka pada umumnya

perusahaan pelayaran menunjuk pada hukum yang tertinggi (*paramount clause*). yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa yang timbul dengan pengirim / penerima barang. Untuk perusahaan pelayaran samudera menunjuk hukum yang tertinggi The Hague Rules (*International Convention for Unification of Certain Rules Relating to B/L*), Brussel 1924, The Hamburg Rules (*United Nation Convention on the Carriage of Goods by Sea*), 1978 atau United Carriage of Goods by Sea Act 1936 (USA Congsa 1936).

Sedangkan untuk perusahaan pelayaran nusantara mengacu pada Pasal 470 KUHD. Sebagai *paramount clause* untuk menyelesaikan sengketa tentang hak dan kewajiban yang timbul dalam pelayaran nusantara dan tampaknya pengaturan pada Hague Rules, Congsa by Sea Act ataupun dalam KUHD terdapat pengaturan yang berbeda.

Untuk perusahaan pelayaran di Indonesia, semuanya mengacu kepada Hague atau Hague-Vsby-Rules dengan beberapa variasinya. Sebagai contoh pada Bill of Lading dari PT Djakarta Lloyd adalah B/L untuk pengangkutan barang ke Australia , yakni Indonesia/Australia/Straits Service yang berbeda dengan B/L dari Djakarta Loyd yang dipakai untuk pelayaran ke daerah lain. Pada Pasal 3. *Hague Rules Governing Law and Jurisdiction*, memberi keterangan bahwa :

“Bill of Lading ini berdasarkan Hague Rules yang dibuat di Brussel pada 25 Agustus 1924 serta protocol Hague Rules pada 28 Februari

1968 yang menjadi dasar tanggung jawab pengangkut. Barang yang dimuat dengan kapal berdasarkan B/L ini dilindungi oleh Hague-Visby Rules dan hukum dari Negara Republik Indonesia. Tidak ada tuntutan terhadap pengangkut, seperti yang tertulis di B/L, kecuali bila dilakukan di pengadilan di Negara Indonesia kecuali jika pengangkut menghendaki dilakukan di Negara lain. Jadi pasal ini menerangkan bahwa yang berlaku hanya Hague-Visby Rules serta hukum Negara Republik Indonesia.”

Begitu pula dengan *Bill of Lading* dari perusahaan pelayaran asing maka biasanya akan diberlakukan hukum dari Negara asal dan hukum internasional lain yang mereka anut.

Hal-hal yang telah diatur didalam *Bill of Lading* maka tidak bisa diganggu gugat adanya kecuali pihak pengangkut kemudian memutuskan lain karena alasan tertentu, dalam hal ini dimungkinkan karena pertimbangan kepentingan kelangsungan bisnis.

B.3.2. Penyelesaian Terhadap Tuntutan Pembayaran Klaim

B.3.2.1. Kekurangan dan Kerusakan Barang

Salah satu tugas agen pelayaran adalah mengurus muatan kapal. Ada kemungkinan ketika barang diterima oleh consignee atau EMKL yang ditunjuk ternyata barang yang diterima terdapat kekurangan atau kerusakan, sehingga consignee akan berhubungan dengan agen pelayaran untuk mengurus kekurangan atau kerusakan

dari barang tersebut atau mengajukan klaim kerusakan atau kekurangan barang tersebut. Adapun tatacara mengurus kekurangan atau kerusakan barang claim asal sebagai berikut :⁹⁷

1) Bukti kekurangan barang

Barang diserahkan oleh pihak gudang/PBM kepada consignee atau EMKL. Jumlah ataupun spesifikasinya harus sesuai yang tertera didalam D/O. Apabila barang yang diserahkan ternyata kurang jumlahnya maka pihak gudang akan mengeluarkan “*Bukti Kekurangan Sementara*”. Bukti kekurangan sementara ini diserahkan kepada agen pelayaran untuk diganti dengan bukti kekurangan (*notice of shortage*)

2) Bukti Pendapat/bukti kerusakan

Apabila barang yang harus diserahkan mengalami kerusakan, pihak penerima minta agar sebelum barang yang rusak diserahkan agar diadakan pemeriksaan bersama (*joint survey*) yang disaksikan oleh penerima, gudang dan pelayaran.

Hasil *joint survey* dituangkan dalam *joint survey report* dan selanjutnya oleh agen pelayaran dibuat *survey report*.

B.3.2.2. Klaim Barang

Kehilangan atau kerusakan barang dalam pengangkutan di laut menimbulkan klaim terhadap pengangkut. Sesuai Hague-Visby

⁹⁷ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 149

Rules, pemberitahuan tentang hilang atau rusaknya barang harus dilakukan secara tertulis kepada pengangkut atau agennya di pelabuhan bongkar pada waktu :⁹⁸

- Sebelum atau pada saat barang diambil oleh penerima.
- Tiga hari setelah barang diambil, apabila kerusakan tidak tampak ketika dibongkar.

Bila hal ini tidak dilakukan, maka barang yang diambil oleh penerima dianggap tidak ada kerusakannya. Pernyataan tertulis tidak diperlukan bila pada waktu penyerahan barang telah diadakan *joint-survey*.

Pihak yang dapat melakukan klaim barang adalah :⁹⁹

- Consignee seperti yang disebut dalam B/L
- Shipper bila B/L belum di-endorse.
- Pihak lain yang telah diberi wewenang untuk menjadi pemilik B/L dengan cara di-endorse.
- Perusahaan asuransi yang menanggung barang. Di mana shipper/consignee telah memindahkan haknya (subrogate) kepada perusahaan asuransi.

B.3.2.3. Prosedur Pengajuan Klaim

Untuk mengajukan claim, sebaiknya dilakukan ditempat kejadian.

Adapun prosedurnya adalah sebagai berikut :¹⁰⁰

⁹⁸ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 149

⁹⁹ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 150

- (1) Pengaju klaim membicarakan dan melihat dengan pengangkut mengenai besarnya kerusakan atau kehilangan, dan sedapat mungkin di tempat kejadian.
- (2) Jika belum mendapat kepuasan maka mengaju klaim dapat melaksanakan sesuai jalur hokum atau pengadilan atau menunjuk arbitrator yang disepakati oleh kedua belah pihak. Dalam Bill of Lading biasanya ada klausul yang menyatakan bahwa pengadilan yang ada dalam suatu Negara berhak mengadili jika diperlukan. Pengadilan yang ditunjuk biasanya pengadilan tempat pemuatan barang atau tempat domisili pengangkut.

B.3.2.4. Batas Waktu Pengajuan Klaim

Terdapat ketentuan batas waktu pengajuan klaim muatan yaitu :¹⁰¹

- (1) Dalam waktu satu tahun setelah penyerahan barang, dalam hal klaim kerusakan.
- (2) Dalam waktu setahun dimana barang seharusnya diserahkan, dalam hal klaim kehilangan.

Menurut Hague-Visby Rules, waktu pengajuan klaim bisa diperpanjang bila kedua belah pihak menyetujuinya.

Jangka waktu satu tahun merupakan batas waktu untuk mengajukan tuntutan hukum untuk memperoleh ganti rugi dari pengangkut (Pasal 487 KUHD), jangka waktu tersebut dihitung

¹⁰⁰ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 150

¹⁰¹ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 150

sejak barang diserahkan atau sejak hari barang tersebut seharusnya diserahkan oleh pengangkut. Hague Rules menentukan batas waktu yang sama yaitu satu tahun (pasal III ayat 6), namun dalam Hague-Visby Rules ditentukan bahwa jangka waktu satu tahun tersebut dapat diperpanjang oleh pihak-pihak yang bersangkutan. (pasal III ayat 6). Sedangkan Hamburg Rules menetapkan batas waktu untuk pengajuan tuntutan hukum ganti rugi 2 tahun.¹⁰²

Seperti dikemukakan diatas, pihak-pihak yang bersangkutan dapat merundingkan mengenai perpanjangan waktu tersebut, satu dan lain mengingat penghimpun data-data teknis yang berhubungan dengan klaim ganti-rugi sering kali memerlukan waktu lama karena berbagai hal , seperti komunikasi, pengumpulan dan penelitian dokumen dan lain-lain,

B.3.2.5. Dasar Pengajuan Klaim

Pengangkut bertanggungjawab untuk menyerahkan barang dalam jumlah dan kondisi sama seperti pada waktu diterima dari pengirim. Kerusakan dan kehilangan barang yang terjadi sejak barang diterima dari pengirim. Kerusakan dan kehilangan barang yang terjadi sejak barang diterima sampai dengan barang diserahkan menjadi tanggung jawab pengangkut.

¹⁰² M. Husseyn Umar,SH,*Ibid*, halaman 195

B.3.2.6. Jenis Klaim

Klaim yang bisa diajukan kepada pengangkut adalah :¹⁰³

- (1) Klaim kerusakan yang merupakan tuntutan ganti rugi karena barang diserahkan dalam keadaan rusak. (*damaged cargo*).
- (2) Klaim kekurangan yang merupakan tuntutan ganti rugi atas tidak diserahkannya sejumlah barang (*except/short delivery*).

Hal – hal lain seperti kelambatan penyerahan barang tidak dapat dituntut dari pengangkut.

B.3.2.7. Dokumen Pendukung Klaim

Untuk mengajukan klaim, pengaju klaim (*Claimant*) harus menyertakan dokumen pendukung. Dokumen pendukung yang penting tersebut antara lain :¹⁰⁴

- (1) Bukti kekurangan atau kerusakan.
- (2) Copy B/L
- (3) Packing List
- (4) Invoice pembelian barang
- (5) Polis Asuransi
- (6) Surat tuntutan yang menyebutkan besarnya tuntutan.

¹⁰³ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 150

¹⁰⁴ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 151

B.3.2.8. Penelitian Klaim

Berdasarkan tuntutan yang diajukan oleh pengaju klaim, pengangkut akan mengambil langkah-langkah berikut :¹⁰⁵

- (1) Menyelidiki kebenaran adanya kerusakan atau kehilangan barang dengan memperhatikan bukti kerusakan/bukti kekurangan.
- (2) Menyelidiki dimana terjadinya kerusakan/kehilangan barang. Apakah terjadi selama barang berada dalam penguasaan pengangkut?
- (3) Apakah kerusakan/kehilangan barang terjadi sebagai akibat dari kesalahan/kelalaian pengangkut atau pihak lain?
- (4) Apakah kerusakan/kehilangan terjadi disebabkan oleh hal-hal yang berada diluar kekuasaan pengangkut seperti “force majeure”, kesalahan pemilik barang, kelemahan pengemasan (packing), kerusakan yang disebabkan oleh sifat barang itu sendiri?

B.3.2.9. Force Majeure

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab kerusakan atau kehilangan barang jika kerusakan atau kehilangan tersebut merupakan akibat dari kejadian diluar control manusia. Kejadian yang berada diluar control manusia disebut sebagai force majeure. Kejadian yang termasuk force majeure adalah gempa bumi, bencana

¹⁰⁵ Capt.R.P.Suyono, *Ibid*, halaman 151

alam, peperangan, huru-hara, kebakaran, pemogokan, larangan kerja, penyitaan oleh pemerintah dan kebijakan pemerintah.¹⁰⁶

B.3.2.10. Nilai Klaim

- (1) Besarnya kerugian yang diderita oleh pemilik barang sesuai dengan harga barang yang rusak/hilang. Harga barang adalah harga jual barang ditempat tujuan pada waktu barang diserahkan.
- (2) Berdasarkan maximum liability pengangkut sebagaimana diatur dalam KUHD atau konversi Internasional.
- (3) Berdasarkan saran dari protection & Idemnity Club (*P&I Club*) atau lembaga asuransi.
- (4) Berdasarkan pertimbangan komersial dalam rangka memelihara pelanggan tertentu. (*ex.gratia payment*).¹⁰⁷

B.3.2.11. Tanggung Jawab Maksimum

Tanggung jawab maksimum (*maximum liability*) adalah jumlah terbesar yang harus ditanggung oleh pengangkut apabila terdapat kerusakan atau kehilangan barang. Tanggung jawab maksimum ini diatur dalam konversi Internasional sebagai berikut :¹⁰⁸

(1) Hague Rules 1924		L 100	per Pkg
(2) Hague-Visby Rules 1968	2,00	SDR	per kg
	666,67	SDR	per Pkg

¹⁰⁶ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 152

¹⁰⁷ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 152

¹⁰⁸ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 152

(3) Hamburg Rules 1978	2,5	SDR	per kg
	835	SDR	per Pkg
(4) Cogsa 1936	US.\$ 500		per kg

SDR (*special drawing right*) adalah satuan uang yang mengacu pada harga emas. Secara berkala, setiap 1 atau 3 bulan, International Monetary Fund (IMF) akan mengeluarkan SDR . Saat ini 1 SDR sama dengan US \$ 1,44 satuan tukar ini dinamakan units of accounts.

B.3.2.12. Penolakan Klaim oleh Perusahaan Pelayaran

Carrier atau perusahaan pelayaran dapat menolak klaim dari shipper (pengirim) maupun consignee (penerima barang) dengan mengemukakan alasan terhadap adanya :¹⁰⁹

- (1) Unseaworthy packing
- (2) Unclean bill of lading
- (3) Clean Bill of Lading karena ditutup oleh letter of indemnity.
- (4) Expiration of Claim period
- (5) Natural loss, terutama kepada barang-barang yang dapat susut sendiri seperti beras.
- (6) Vice Proper (*inherent vice*), yaitu barang-barang yang dapat rusak sendiri seperti buah, kentang, anggur, dan lainnya yang dapat menjadi busuk.

¹⁰⁹ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 152

(7) Unpacked cargo

(8) Pilferage atau karena pencurian.

(9) Fragile cargo atau barang yang mudah pecah.

Bila barangnya diasuransikan kepada perusahaan asuransi maka klaim harus diajukan dalam waktu tempo 21 hari setelah pembongkaran karena bila telah melewati waktu tersebut, maka polis telah menjadi daluwarsa. Jadi bila berkas klaim dari consignee telah dikembalikan, harap segera menghubungi perusahaan asuransi dimana barangnya diasuransikan.

Dokumen-dokumen pendukung barang impor yang diperlukan adalah:¹¹⁰

- Polis asli asuransi atau cover note asli kalau polis belum dikeluarkan oleh asuransi bersangkutan.
- Bukti kekurangan (*short delivery list*) atau except bewijs (EB) dan bukti kerusakan (*damaged cargo list*) bila ada kerusakan.

B.3.2.13. Penyelesaian Klaim

Apabila pengaju klaim tidak dapat menerima jumlah yang ditetapkan, perlu diadakan negosiasi untuk mendapatkan angka pembayaran yang disepakati (*compromised settlement*). Untuk mencegah waktu klaim yang maksimum satu tahun, claimant mengajukan perpanjangan waktu ke pengangkut. Biasanya

¹¹⁰ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 153

pengangkut akan memberikan perpanjangan waktu dari satu sampai tiga bulan. Apabila terdapat kesepakatan, maka langkah selanjutnya claimant menandatangani claim release yang isinya merupakan penyelesaian akhir dan apabila timbul klaim dari pihak lain untuk hal yang sama, akan menjadi tanggung jawab claimant. Setelah claim release dikeluarkan, kemudian ditandatangani dan di kembalikan kepada pengangkut, klaim dapat dibayarkan.¹¹¹

¹¹¹ Capt.R.P.Suyono,*Ibid*, Halaman 153

BAB V

P E N U T U P

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada Bab IV, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Perjanjian pengangkutan terjadi karena adanya kesepakatan antara pengirim (shipper) dengan pengangkut (carrier), dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutannya ketempat tujuan tertentu dan pihak pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar ongkosnya. Dan sebagai tanda terimanya carrier akan menerbitkan Bill of Lading yang merupakan dokumen pengangkutan itu sendiri.

Bill of Lading mempunyai arti yang sangat penting baik bagi pengangkut maupun bagi pengirim sehingga kesalahan pertulisan data pada bill of lading akan menempatkan pengangkut pada tanggungjawab yang seharusnya tidak perlu terjadi. Sedangkan pada prakteknya PT. Barwil Unitor Ships Service kadang melakukan manipulasi data pada Bill of Lading yang dilakukan atas permintaan pengirim, karena alasan bisnis, loyalitas, maintenance demi kesimabungan bisnis di masa mendatang PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang kadang meluluskan permintaan pengirim dengan syarat pengirim menerbitkan garansi atau *Letter of Indemnity*.

2. Di dalam perjanjian pengangkutan laut, ada dua pihak yang terkait yaitu pengirim barang (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*) dimana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda. Tanggung jawab itu sendiri pada hakekatnya terdiri dari dua aspek yaitu yang bersifat kewajiban (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang sebagai pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan pada penerima barang di pelabuhan tujuan. Sedangkan tanggung jawab pengirim adalah memberikan informasi yang sebenar-benarnya mengenai sifat, jenis dan jumlah barang yang akan diangkut tersebut serta membayar biaya pengapalannya. Menyangkut tanggung jawabnya, PT.Barwil Unitor Ships Service Semarang karena alasan kelangsungan bisnis pernah membayar suatu tuntutan ganti rugi yang disebabkan karena keterlambatan barang, meskipun keterlambatan itu bukan merupakan kesalahannya. Hal ini dilakukan untuk menjaga hubungan bisnis dan kelangsungan bisnis semata.
3. Penyelesaian suatu sengketa dalam pengangkutan barang melalui laut pada umumnya telah diatur dalam *konosemen* atau *Bill of Lading* sebagai persyaratan pengangkutan (*conditioan of carriage*) sebagaimana tercantum dalam *cassatoria clause*. Karena peraturan di dalam B/L dibuat secara sepihak yaitu dari pihak *carrier* saja maka untuk melindungi kepentingan pengirim dan penerima perusahaan pelayaran

menunjuk pada hukum yang tertinggi (*paramount clause*) yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa dengan pengirim dan penerima. Untuk perusahaan pelayaran samudera menunjuk hukum yang tertinggi The Hague-Visby Rules 1924, The Hamburg Rules 1978, atau USA coga 1936 disamping hukum dari Negara asal pelayaran tersebut dan Negara asal barang.. Sedangkan pengaturan pada pelayaran nusantara mengacu pada Pasal 470 KUHD.

PT. Barwil Unitor Ships Service, sebagai agent dari Marfret Line mempunyai Bill of Lading yang menganut *paramount clause* hukum Perancis dan menganut hukum setempat dimana barang berasal jika terjadi suatu sengketa.

B. Saran – saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka dapat disarankan hal-hal sebagai berikut :

1. *Bill of Lading* mempunyai arti yang sangat penting baik bagi carrier maupun bagi pengirim dan pengangkut sehingga kesalahan pertulisan data pada *bill of lading* akan menempatkan *carrier* pada tanggungjawab yang seharusnya tidak perlu terjadi. Maka penulis menyarankan kepada PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang agar lebih hati-hati lagi didalam membuat *Bill of Lading* untuk menghindari klaim dari shipper. PT. Barwil Unitor Ships Service mestinya menghindari dan menolak praktek manipulasi *Bill of Lading* meskipun permintaan manipulasi itu

sendiri juga datangnya dari shipper. Karena jika PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang kurang telitian terhadap *Letter of Indemnity* yang diterima dari shipper maka bukan tidak mungkin PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang sendiri yang akan menderita rugi

2. Baik carrier maupun shipper dalam pengiriman barang, keduanya harus memenuhi tanggung jawabnya baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Karena tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan berakibat fatal. PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang juga tidak harus membayar klaim atas kesalahan yang bukan merupakan tanggung jawabnya meskipun dengan alasan bisnis, loyalitas, maintenance demi kesinambungan bisnis di masa mendatang. Disinilah perlu adanya kesamaan visi bahwa antara shipper dan carrier harus berada dalam posisi sama tinggi sebagai mitra, sehingga kedua belah pihak merasa mempunyai kepentingan dan tanggung jawab yang sama besar. Kedua belah pihak juga harus sama-sama mengetahui tanggung jawab masing-masing dan batas-batasnya sehingga sehingga keduanya harus bekerja sama agar segala kewajibnya dapat terpenuhi dengan baik.
3. Sebagaimana segala peraturan yang menyangkut mengenai penyelesaiannya sengketa telah diatur di dalam *Bill of Lading*, maka untuk menghindari kesalah pahaman, sebelum terselenggaranya pengangkutan, PT. Barwil Unitor Ships Service harus menjelaskan secara rinci mengenai isi lampiran dari Bill of Lading sehingga shipper

paham apa hak-haknya, dan dimana bisa diselesaikan jika terjadi sengketa antar keduanya. Hal ini dikarenakan servis dan tujuan yang sama dari perusahaan pelayaran yang berbeda tetapi tentulah *Bill of Lading* dari masing-masing pelayaran itu klausulnya berbeda jadi diharapkan hal ini akan menjadi pertimbangan shipper sebelum melaksanakan pengangkutan. Sehingga diharapkan dengan pengetahuan yang cukup sebelum terjadinya pengapalan, masing-masing pihak bisa merasa tenang menjalankan pengapalan tersebut karena masing-masing sudah tahu segala konsekwensi dari pengapalan barang tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Ilmiah/Literatur :

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Capt.R.P.Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta, 2003
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cetakan ketujuh , edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996.
- M.Husseyun Umar,SH, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Buku 2, Pustaka Sinar Harapan Jakarta,2001
- MS.Amir, *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo, 1999.
- Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Djambatan, 1984.
- Prof.Drs.H.Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- _____, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid V, Djambatan, 1985.
- Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Jilid 3, Bhatara Karya Aksara, Jakarta, 1981.
- Ridwan Khairandy, S.H., M.H., Machsun Tabroni, S.H., M.HUM.,Ery Arifudin, S.H., M.H., Djohari Santoso, S.H., S.U. , *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, Gama Media, Yogyakarta, 1999
- Ronny hanitijo S., *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta,1990.
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung, 1989.

Sri Rejeki, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Universitas Diponegoro, Semarang, 1980.

Sugiono, *Metode Penelitian Bisnis*, Alfabeta, Bandung , 1999.

Sution Usman Aji, Djoko Prakoso, Hari Pranomo, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.

Suyono,R.P., *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta: PPM, 2001.

Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981.

_____, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta, 1984.

Tuti Triyanti, *Pengangkutan Melalui Laut*, Jilid I, Universitas Diponegoro, Semarang, 1982.

_____, *Pengangkutan Melalui Laut*, Jilid II, Universitas Diponegoro, Semarang 1986.

_____, *Wilh. Wilhelmsen annual Report 2006*

Peraturan Perundang-undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

The Hague-Visby Rules 1924

The Hamburg Rules 1976

USA Cogsa 1936

LAMPIRAN LAMPIRAN

Full-text of U.S. Senate COGSA '99 (September 24, 1999)

Full-text of U.S. Senate COGSA '99 (September 24, 1999) *McGill University*

| [Skip to search](#) [Skip to navigation](#) [Skip to page content](#)

User Tools ([skip](#)):

[Sign in](#) | Saturday, July 7, 2007

Sister Sites: McGill website | [myMcGill](#) | [myEmail](#)

Global navigation ([skip](#)):

- [HOME](#)
- [PROSPECTIVE STUDENTS](#)
- [STUDENT INFORMATION](#)
- [ALUMNI & FRIENDS](#)
- [FACULTY & STAFF](#)
- [PUBLIC & MEDIA](#)
- [RESEARCH & INNOVATION](#)
- [ADMIN & GOVERNANCE](#)
- [LIBRARY & COLLECTIONS](#)
- [FACULTIES & SCHOOLS](#)



[LAW](#)

[Tetley's maritime & admiralty law](#)

Search ([skip](#)):

Page Options ([skip](#)): [Larger](#) | [Print](#) [Print this page](#) or [Cancel](#)
[Home](#) > [Tetley's maritime & admiralty law](#) > [Maritime and admiralty law](#) >
Full-text of U.S. Senate COGSA '99
| [Help](#)

Site navigation ([skip](#)):

[Tetley's maritime & admiralty law](#)

- [About Prof Tetley](#)
- [Antic Anecdotes](#)
- [Comparative law](#)
- [Conflicts of law - \(PIL\)](#)
- [Contact information](#)
- [Course materials](#)
- [Curriculum vitae](#)
- [Fun and quizzes](#)
- [Glossaries and tables](#)
- [Guestbook](#)
- [History](#)
- [Itinerary](#)
- [Language \(French and English\)](#)
- [Marine Cargo Claims, 4 Ed.](#)
- [Maritime and admiralty law](#)
 - [The CMI Final Draft Instrument](#)
 - [Full-text of U.S. Senate COGSA '99](#)
 - [Canadian Maritime Law Association on Senate COGSA'99](#)
 - [Tetley's comments on Senate COGSA '99](#)
 - [Reactions to Tetley's commentary...](#)
 - [Responsibility for Fire in the Carriage of Goods by Sea](#)
 - [Properly Carry, Keep and Care for Cargo - art. 3\(2\)...](#)
 - [Seven Rules of Interpretation of Bills of Lading](#)
 - [The Cause of the Loss or Damage](#)
 - [Cnd. Interpretation and Construction of Maritime Conventions](#)
 - [Uniformity of International Private Maritime Law...](#)
 - [Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures](#)
 - [The Demise of the Demise Clause?](#)
 - [Important Judgments](#)
- [Mixed jurisdictions](#)
- [Mixed legal systems](#)
- [Nonsense novels](#)

- [October Crisis 1970](#)
- [Politics](#)
- [Quizzes and fun](#)
- [Research links](#)
- [Student Essays of Excellence](#)
- [Tetley law articles](#)
- [Tetley books](#)
- [Tetley book order form](#)
- [Tetley citations](#)

Sidebar content ([skip](#) | [back to top of page](#)):

[continue to page content](#) | [back to top of page](#)

Full-text of U.S. Senate COGSA '99 (September 24, 1999)

[Staff Working Draft] September 24, 1999

106th CONGRESS

1st Session

S. _____`

To revise the Carriage of Goods by Sea Act, and for other purposes

IN THE SENATE OF THE UNITED STATES

September ____, 1999

Mr. _____ (for himself, Mr. _____, and Mr. _____)
introduced

the following bill; which was read twice and referred to the Committee on

A BILL

To revise the Carriage of Goods by Sea Act, and for other purposes.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the United States of America in Congress assembled,

SECTION 1. SHORT TITLE; TABLE OF SECTIONS.

SHORT TITLE.--This Act may be cited as the "Carriage of Goods by Sea Act of 1999".

TABLE OF SECTIONS.--The table of sections for this Act is as follows:

[Sec. 1. Short title; table of sections.](#)

[Sec. 2. Definitions.](#)

[Sec. 3. Application of Act.](#)

[Sec. 4. Rights and liabilities under other laws.](#)

[Sec. 5. Duties and rights of carrier.](#)

[Sec. 6. Responsibilities of carrier and ship.](#)

[Sec. 7. Contracts of carriage.](#)

[Sec. 8. Weight of bulk cargo.](#)

[Sec. 9. Rights and immunities of carrier and ship.](#)

[Sec. 10. Surrender of rights; increase of liability; general average.](#)

[Sec. 11. Special agreement as to particular goods.](#)

[Sec. 12. Notice of loss or damage.](#)

[Sec. 13. Statute of limitations.](#)

[Sec. 14. Discrimination between competing shippers.](#)

[Sec. 15. Repeal of 1936 Act.](#)

[Sec. 16. Application of bills of lading rules to inbound goods.](#)

[Sec. 17. Effective date.](#)

SEC. 2. DEFINITIONS.

a. IN GENERAL.--When used in this Act:

1. CARRIER.--The term "carrier" means a contracting carrier, a performing carrier, or an ocean carrier.
2. CONTRACTING CARRIER.--The term "contracting carrier" means the party who enters into a contract of carriage with a shipper of goods.
3. PERFORMING CARRIER.--The term "performing carrier" means --
 4.
 - A. IN GENERAL.-- The term "performing carrier" means a person--
 - B.

- i. that performs, undertakes to perform, or procures to be performed any of a contracting carrier's responsibilities under a contract of carriage; but
 - ii. only to the extent that the person described in clause acts, either directly or indirectly, at the request of, or under the supervision or control of, a contracting carrier, regardless of whether that person is a party to, identified in, or has legal responsibility under the contract of carriage.
 - C. EXCLUSION. -- Notwithstanding subparagraph (A), the term "performing carrier" does not include any person (other than the contracting carrier) that --
 - i. is retained by the shipper or consignee; or
 - ii. is an employee, servant, agent, contractor, or subcontractor of a person retained by the shipper or consignee.
- 5. OCEAN CARRIER.--The term "ocean carrier" means a performing carrier that owns, operates, or charters a ship used in the carriage of goods by sea.
- 6. CONTRACT OF CARRIAGE.--
 - A. IN GENERAL.--The term "contract of carriage" means--
 - i. a contract for the carriage of goods either by sea or partially by sea and partially by one or more other modes of transportation, including a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic; and
 - ii. a bill of lading (or similar document), whether negotiable or non-negotiable and whether printed or electronic, arising under or pursuant to a charter party from the moment at which it regulates the relations between a carrier and the holder of the bill of lading or other contract.
 - B. CERTAIN CONTRACTS EXCLUDED.--The term "contract of carriage" does not include--
 - i. contracts for transportation in domestic trade exclusively on the Great Lakes, rivers, or other inland waters, or the intracoastal waterways;
 - ii. charter parties, contracts of affreightment, and similar agreements that are functionally equivalent; or
 - iii. towage agreements.
 - C. SPECIAL RULES FOR ELECTRONIC BILLS OF LADING.--An electronic bill of lading may be used in accordance with procedures agreed upon by the parties to the bill.

7. **GOODS.**--The term "goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever, except live animals.
 8. **SHIP.**--The term "ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
 9. **CARRIAGE OF GOODS.**--The term "carriage of goods" covers the period from the time goods are received by a carrier to the time they are delivered by a carrier to a person authorized to receive them.
 10. **SHIPPER.**--The term "shipper" means--
 - A. the person by whom, in whose name, or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a contracting carrier; and
 - B. any person by whom, in whose name, or on whose behalf the goods are delivered to a carrier under a contract of carriage.
 11. **SERVICE CONTRACT.**--The term "service contract" has the meaning given that term by section 3(21) of the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1702(21)).
 12. **UNITED STATES.**--The term "United States" has the meaning given that term by section 2101(44) of title 46, United States Code.
- b. **SPECIAL RULE FOR ELECTRONIC COMMUNICATION.**--Whenever in this Act a notice, claim, or other communication is required to be made in writing, it may be transmitted in written form on paper or transmitted by an electronic medium, including electronic data interchange and other computerized media of transmission.

SEC. 3. APPLICATION OF ACT.

- a. **IN GENERAL.**--This Act applies to any contract of carriage covering transportation to or from the United States.
- b. **APPLICATION TO CERTAIN MOTOR CARRIER AND RAIL CARRIER SERVICES.**--This Act does not apply to a claim against an interstate or foreign motor carrier, or a rail carrier, that is not a contracting carrier to the extent that the claim relates only to motor carrier services or rail carrier services, respectively.Â This subsection does not prohibit any extension of rights to a motor or rail carrier by a contract of carriage nor does it adversely affect, or void, any rights so extended.
- c. **APPLICATION IN ACTIONS AGAINST CARRIER OR SHIP.**--The defenses and limitations of liability provided for in this Act and the responsibilities imposed by this Act apply in any action against a carrier or a ship for loss of, for damage to, or in connection with goods covered by a contract of carriage without regard to --
 1. the form or theory of the action; or

2. the court or other tribunal in which the action is brought.
- d. **REMEDIES.**--The remedies available under this Act constitute the complete and exclusive remedy against a carrier for loss of, for damage to, or in connection with goods covered by a contract of carriage.
- e. **ADMIRALTY JURISDICTION.**--This Act provides an independent basis for admiralty jurisdiction.

SEC. 4. RIGHTS AND LIABILITIES UNDER OTHER LAWS.

- a. This Act does not affect the rights and obligations of a carrier under--
 1. sections 4281 through 4289 of the Revised Statutes of the United States (46 U.S.C. App. 181 et seq.);
 2. the Shipping Act, 1916 (46 U.S.C. App. 801 et seq.);
 3. the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1701 et seq.); or
 4. any other law of the United States relating to the limitation of liability of the owners of seagoing vessels.

SEC. 5. DUTIES AND RIGHTS OF CARRIER.

- a. **IN GENERAL.**--A carrier is subject to the responsibilities and liabilities under this Act, and entitled to the rights and immunities provided by this Act, for receiving, loading, handling, stowage, carriage, custody, care, discharge, and delivery of goods under a contract of carriage.
- b. **CONTRACTING CARRIERS.**--A contracting carrier is subject to those responsibilities and liabilities, and entitled to those rights and immunities, for the entire period covered by its contract of carriage.
- c. **PERFORMING CARRIERS.**--A performing carrier is subject to those responsibilities and liabilities, and entitled to those rights and immunities --
 1. during the period between the time it receives the goods, or takes them in charge, and the time it relinquishes control of the goods under the contract of carriage; and
 2. at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

SEC. 6. RESPONSIBILITIES OF CARRIER AND SHIP.

- a. **IN GENERAL.**--A contracting carrier and an ocean carrier shall each exercise due diligence before and at the beginning of a voyage --
 1. to make the ship seaworthy;
 2. to man, equip, and supply the ship properly; and
 3. to make the holds, refrigerating and cooling chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for the reception, carriage, and preservation of the goods.

- b. RECEIPT, HANDLING, AND DELIVERY OF GOODS.--A carrier (as defined in section 2(a)(1)) shall, properly and carefully, receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, discharge, and deliver goods.

SEC. 7. CONTRACTS OF CARRIAGE.

- a. ISSUANCE.==After a carrier receives goods into its charge, a contracting carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a contract of carriage in the form of ==
 - 1. a negotiable bill of lading; or
 - 2. if the shipper agrees, a non-negotiable bill of lading.
- b. CONTRACT TO STATE APPLICATION OF ACT.==A contract of carriage issued under subsection (a) covering a shipment of goods from a port of the United States shall contain a statement that the contract is subject to the provisions of this Act.
- c. CONTENTS.==
 - 1. IN GENERAL.==A contract of carriage issued under subsection (a) shall ==
 - A. describe the apparent order and condition of the goods at the time a carrier receives them from the shipper (and an on-board contract of carriage shall also describe the condition of the goods at the time they are loaded on board the ship or other mode of transportation);
 - B. show the leading marks necessary for identification of the goods, as furnished in writing by a shipper before a carrier receives the goods, stamped or otherwise shown clearly==
 - i. upon uncovered goods; or
 - ii. on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage; and
 - C. show the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as furnished in writing by the shipper.
 - 2. LIMITATION.==A contracting carrier is not required to state or show any marks, number, quantity, or weight information that a carrier has reasonable ground to suspect does not accurately represent the goods actually received, or which a carrier has no reasonable means of checking.
- d. STATEMENT AS PRIMA FACIE EVIDENCE.==Except as provided in subsections (e), (f), and (g), a contract of carriage issued by or on behalf of a carrier is prima facie evidence of the receipt by that carrier of the goods described in the contract.
- e. QUALIFIED STATEMENT FOR NON-CONTAINER GOODS.==
 - 1. IN GENERAL.==If ==
 - A. a contracting carrier issues a contract of carriage for non-containerized goods stating any marks, number, quantity,

or weight information furnished by the shipper or its agents; and

- B. the carrier can demonstrate that no carrier had a reasonable means of checking this information before the contract of carriage was issued,

then the carrier may qualify the statement of marks, number, quantity, or weight information in writing in a manner that indicates that no carrier has verified its accuracy. The qualification may be made in the form of an expression such as "said to contain" or "shipper's weight, load, and count", or other expression of qualification that effectively indicates that no carrier has verified the accuracy of the statement of marks, number, quantity, or weight information.

2. QUALIFIED STATEMENT NOT PRIMA FACIE

EVIDENCE.== A statement qualified under paragraph (1)==

- A. is not prima facie evidence that a carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage; and
- B. does not preclude the carrier from proving that no carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage.

3. EXCEPTIONS.==Paragraph (2) does not apply if==

- A. the carrier was not entitled to qualify the statement under paragraph (1); or
- B. a person relying on the statement proves that the carrier did not act in good faith when issuing the contract of carriage.

f. QUALIFIED STATEMENT OF MARKS, NUMBER, OR QUANTITY FOR CONTAINER GOODS. ==

1. IN GENERAL.==If==

- A. a contracting carrier issues a contract of carriage stating any marks, number, or quantity information furnished by the shipper or its agents for goods shipped in a container loaded and sealed by the shipper or its agents; and
- B. the carrier can demonstrate that no carrier verified the container's contents before the contract of carriage was issued, then the carrier may qualify the statement of marks, number, or quantity in writing in a manner that indicates that no carrier has verified its accuracy. The qualification may be made in the form of an expression such as "said to contain" or "shipper's load, stow, and count", or other expression of qualification that effectively indicates that no carrier has verified the accuracy of the statement of marks, number, or quantity.

2. QUALIFIED STATEMENT NOT PRIMA FACIE EVIDENCE.==If a carrier delivers the container intact and undamaged with the seal intact and undamaged, then a statement specifying any marks, number, or quantity in the contract of carriage that has been qualified under paragraph (1)==
 - A. is not prima facie evidence that a carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage; and
 - B. does not preclude the carrier from proving that no carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage.
 3. EXCEPTIONS.==Paragraph (2) does not apply if==
 - A. the carrier was not entitled to qualify the statement under paragraph (1); or
 - B. a person relying on the statement proves that the carrier did not act in good faith when issuing the contract of carriage.
- g. QUALIFIED STATEMENT OF WEIGHT FOR CONTAINER GOODS.==
1. IN GENERAL.==If==
 - A. a contracting carrier issues a contract of carriage stating the weight of goods shipped in a container loaded and sealed by the shipper or its agents, or the weight of the container including the goods; and
 - B. the carrier can demonstrate that no carrier weighed the container before the contract of carriage was issued,

then the carrier may qualify the statement of weight in writing with an express statement that the container has not been weighed.

2. QUALIFIED STATEMENT NOT PRIMA FACIE EVIDENCE.==If a carrier delivers a container intact and undamaged with the seal intact and undamaged, then a statement of weight in the contract of carriage that has been qualified under paragraph (1)==
 - A. is not prima facie evidence that a carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage; and
 - B. does not preclude the carrier from proving that no carrier received the goods from the shipper as described in the contract of carriage.
3. EXCEPTIONS.==Paragraph (2) does not apply if==
 - A. a contracting carrier and the shipper agreed in writing before a carrier received the goods for shipment that the carrier would weigh the container;

- B. the carrier was not entitled to qualify the statement under paragraph (1); or
 - C. a person relying on the statement proves that the carrier did not act in good faith when issuing the contract of carriage.
- h. RELIEF-FROM-LIABILITY CLAUSES.==
 - 1. IN GENERAL.==Any provision in a contract of carriage relieving a carrier or ship from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods from negligence, fault, or failure in the duties and obligations under this Act, or reducing such liability otherwise than as provided in this Act, is unenforceable as contrary to public policy.
 - 2. INSURANCE.==A benefit-of-insurance clause in favor of a carrier, or similar clause, shall be considered, for purposes of paragraph (1), to be a provision relieving a carrier from liability.
- i. FOREIGN FORUM PROVISION.==
 - 1. APPLICATION.==This subsection applies to==
 - A. a contract of carriage or other agreement entered into after the date of enactment of this Act governing a claim under this Act; and
 - B. a contract of carriage or other agreement entered into before the date of enactment of this Act governing a claim under this Act if the claim arose after that date.
 - 2. IN GENERAL.== Notwithstanding a provision in a contract of carriage or other agreement to which this subsection applies that specifies a foreign forum for litigation or arbitration of a dispute to which this Act applies, a party to the contract or agreement, at its option, may commence such litigation or arbitration in any appropriate forum in the United States if one or more of the following conditions exists:
 - A. The port of loading or the port of discharge is, or was intended to be, in the United States.
 - B. The place where the goods are received by a carrier or the place where the goods are delivered to a person authorized to receive them is, or was intended to be, in the United States.
 - C. The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant is in the United States.
 - D. The place where the contract was made is in the United States.
 - E. A forum specified for litigation or arbitration under a provision in the contract of carriage or other agreement is in the United States.
 - 3. SUBSEQUENT AGREEMENT OF PARTIES.==Nothing in this subsection precludes the parties to a dispute involving a claim

under a contract of carriage or other agreement to which this subsection applies from agreeing to resolve the dispute by litigation or arbitration in a foreign forum if that agreement is executed after the claim arises.

- j. **NONAPPLICATION TO SERVICE CONTRACTS.**==Neither subsection (h) nor of this section applies to a provision of a service contract to the extent that the provision affects only the rights and liabilities of the parties who entered into the service contract.
- k. **SHIPPED CONTRACTS OF CARRIAGE.**==
 - 1. **ISSUED ON REQUEST.**==After goods are loaded onto a ship or other mode of transportation, the contracting carrier shall issue a shipped contract of carriage if such a contract is requested by the shipper.
 - 2. **SURRENDER OR ANNOTATION OF PREVIOUS CONTRACT.**==If the shipper has received a contract of carriage for the goods issued before they were loaded onto the ship or other mode of transportation, then==
 - A. the shipper shall surrender that contract to the contracting carrier in exchange for the shipped contract of carriage; or
 - B. the contracting carrier, at its option, may annotate that contract by noting==
 - i. the name of the ship or other mode of transportation upon which the goods have been shipped; and
 - ii. the date on which the goods were shipped.

A contract annotated under subparagraph (B) shall be deemed to be a shipped contract of carriage.

SEC. 8. WEIGHT OF BULK CARGO.

- a. If, under the customs of any trade, the weight of any goods in bulk inserted in a contract of carriage is a weight ascertained or accepted by a third party other than a shipper or a carrier and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the contract of carriage, then--
 - 1. the contract of carriage is not prima facie evidence against a carrier of the receipt of goods of that weight; and
 - 2. the accuracy of that weight at the time of shipment shall not be deemed to have been guaranteed by a shipper.

SEC. 9. RIGHTS AND IMMUNITIES OF CARRIER AND SHIP.

- a. **LOSS OR DAMAGE FROM UNSEAWORTHINESS.**-- Neither a carrier nor a ship is liable for loss or damage from unseaworthiness

unless the loss or damage is caused by a failure on the part of the carrier to exercise the due diligence required by section 6(a).

- b. **BURDEN OF PROOF.**--If it is proved in an action that loss or damage resulted from unseaworthiness, then the burden of proving due diligence is on the carrier or other person asserting no liability under subsection (a) of this section.
- c. **SPECIFIC EXCEPTIONS FROM LIABILITY.**--
 1. **IN GENERAL.**--Neither a carrier nor a ship is responsible for loss or damage from--
 - A. perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
 - B. an act of God;
 - C. an act of war;
 - D. an act of public enemies;
 - E. the arrest or restraint of princes, rulers, or people, or seizure under legal process;
 - F. quarantine restrictions;
 - G. an act or omission of the shipper or owner of the goods, its agent, or representative;
 - H. strikes, lockouts, stoppage, or restraint of labor from whatever cause, except that this paragraph does not relieve a carrier from responsibility for its own acts;
 - I. riots or civil commotions;
 - J. saving, or attempting to save, life or property at sea;
 - K. wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
 - L. insufficiency of packing;
 - M. insufficiency or inadequacy of marks;
 - N. latent defects not discoverable by due diligence; or
 - O. any other cause arising without the fault or privity of the carrier claiming the benefit of the exception under this paragraph, and without the fault or neglect of its agents or servants.
 2. **FIRE ON A SHIP.**--Neither an ocean carrier nor a ship is responsible for loss or damage from fire on a ship unless the fire was caused by the ocean carrier's fault or privity, with respect to a fire on a ship that it furnished. A contracting carrier is not responsible for loss or damage from fire on a ship unless the fire was caused by the contracting carrier's actual fault or privity.
- d. **BURDENS OF PROOF IN CERTAIN ACTIONS.**--
 1. **NONSPECIFIC EXCEPTION.**--In an action for loss or damage in which a carrier seeks to establish no liability under subsection (c)(1)(O), the burden of proof is on the carrier to show that neither its fault or privity, nor the fault or neglect of its agents or servants, contributed to the loss or damage.

2. NEGLIGENCE IN NAVIGATION OR MANAGEMENT.--In an action for loss or damage in which a party alleges that the master, mariner, pilot, or servants of an ocean carrier were negligent in the navigation or management of a ship, the burden of proof is on that party to prove negligence in the navigation or management of the ship.
- e. ALLOCATION OF DAMAGES.--
1. IN GENERAL.--If loss or damage is caused in part by a breach of a carrier's obligations, or the fault or neglect of a carrier, and in part by one or more of the exceptions described in subsection (c), then the carrier or ship is--
 - A. liable for the loss or damage to the extent that the party seeking to recover for the loss or damage proves that it is attributable to that breach, fault, or neglect; and
 - B. not liable for the loss or damage to the extent the carrier proves that it is attributable to one or more of those exceptions.
 2. INSUFFICIENT EVIDENCE.--If there is no evidence upon which the trier of fact in an action for loss or damage can base a determination of the extent to which the loss or damage is attributable under paragraph (1), and a carrier or ship is found liable for an undetermined portion of such loss or damage, then the aggregate liability of all the carriers and ships is one-half of the loss or damage.
- f. SHIPPER'S LIABILITY.--
1. IN GENERAL.--A shipper is not responsible for loss or damage sustained by a carrier or a ship from any cause without the act, fault, or neglect of the shipper, its agents, or its servants.
 2. SHIPPER'S GUARANTEE OF ACCURACY.--A shipper is deemed to have guaranteed to each carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity, and weight furnished by the shipper, and shall indemnify any carrier against loss, damage, and expense arising or resulting from inaccuracy. The right of a carrier to indemnity under this paragraph does not limit the responsibility or liability of a carrier to any person other than the shipper.
- g. DEVIATIONS.--
1. IN GENERAL.--Neither a carrier nor a ship is liable for damage or loss from--
 - A. a deviation to save or attempt to save life or property at sea; or
 - B. any reasonable deviation.
 2. UNREASONABLE DEVIATIONS.--For purposes of this Act--
 - A. LOADING AND UNLOADING.--A deviation for the purpose of loading or unloading cargo or passengers is, prima facie, not a reasonable deviation.

- B. EFFECT OF UNREASONABLE DEVIATION.--**An unreasonable deviation constitutes a breach of a carrier's obligations under this Act, and the remedies for such a breach shall be determined exclusively under this Act.
- h. LIMITATIONS ON LIABILITY.--**
- 1. IN GENERAL.--**Except as provided in paragraph (3), the aggregate liability of all carriers and their ships for loss of, for damage to, or in connection with goods under a contract of carriage may not exceed the higher of--
 - A. 666.67 Special Drawing Rights** (as defined by the International Monetary Fund) per package; or
 - B. 2 Special Drawing Rights** (as so defined) per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.
 - 2. SPECIAL RULE FOR CONSOLIDATED GOODS.--**If a container, pallet, or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages enumerated in the contract of carriage as packed in the article of transport shall be deemed to be the number of packages for purposes of paragraph (1)(A). Except as provided in the preceding sentence, such an article of transport shall be considered to be the package for such purposes.
 - 3. EXCEPTIONS.--**
 - A. DECLARED VALUE.--**Paragraph (1) does not apply if the nature and value of the goods have been declared by the shipper before shipment and the declaration is contained in the contract of carriage, but the declaration shall be only prima facie evidence of the nature and value of the goods.
 - B. AGREEMENT ON GREATER LIMIT.--** Paragraph (1) does not apply if the contracting carrier and the shipper agree on a greater amount as the maximum liability of the carrier and its ship for loss or damage. Any such agreement is binding only on the parties who entered into the agreement.
 - C. SERVICE CONTRACTS.--**Notwithstanding paragraph (1), the parties to a service contract may agree to a greater or lesser amount as the maximum liability of those parties for such loss or damage.
 - D. CERTAIN CULPABLE ACTS OR OMISSIONS OF CARRIER.--**Paragraph (1) does not apply if it is proved that the loss or damage resulted from--
 - i.** an act or omission of the carrier, within the privity or knowledge of the carrier, done with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result; or

- ii. an unreasonable deviation if the carrier knew, or should have known, that the deviation would result in such loss or damage.
- 4. **LIABILITY CAP.**--Neither a carrier nor a ship is liable for more than the amount of loss or damage sustained.
- 5. **MISSTATEMENT BY SHIPPER.**--Neither a carrier nor a ship is liable for loss of, for damage to, or in connection with goods if the nature or value of the goods was knowingly and fraudulently misstated by the shipper in the contract of carriage.
- 6. **BENEFIT OF LIABILITY LIMITATION SEPARATELY DETERMINED.**--The loss by a carrier of the benefit of a limitation on liability under paragraph (3)(D) does not affect the application of that limitation to any other carrier.
- i. **INFLAMMABLE, EXPLOSIVE, OR DANGEROUS CARGO.**--
 - 1. **CARRIAGE WITH KNOWING CONSENT.**--If--
 - A. a carrier has consented to the carriage of goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature with knowledge of their nature and character; and
 - B. the goods become a danger to the ship or cargo, then the carrier may land the goods at any place, destroy them, or render them innocuous without liability except to general average, if any.
 - 2. **CARRIAGE WITHOUT KNOWING CONSENT.**--If--
 - A. a carrier has consented to the carriage of goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature without knowledge of their nature and character; and
 - B. the goods become a danger to the ship or cargo, then the carrier may land the goods at any place, destroy them, or render them innocuous without compensation of the shipper for the damage or loss. The shipper is liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from the shipment of those goods.

SEC. 10. SURRENDER OF RIGHTS; INCREASE OF LIABILITY; GENERAL AVERAGE.

- a. **IN GENERAL.**--A carrier may surrender its rights and immunities, or increase its responsibilities and liabilities, under this Act, in whole or in part, under the terms of any contract. Any such contract shall be binding only on the parties who entered into it.
- b. **GENERAL AVERAGE PROVISIONS.**--A contract of carriage may contain any lawful provision regarding general average.

SEC. 11. SPECIAL AGREEMENT AS TO PARTICULAR GOODS.

- a. **IN GENERAL.**--A contracting carrier and a shipper may enter into any agreement for the shipment of particular goods setting forth--
 1. the responsibilities and liabilities of the carrier for the goods;
 2. the rights and immunities of the carrier with respect to the goods;
 3. the obligations of the carrier as to seaworthiness (to the extent that the stipulation regarding seaworthiness is not contrary to public policy);
 4. the care or diligence of their servants or agents for receiving, loading, handling, stowage, carriage, custody, care, discharge, and delivery of the goods carried by sea.
- b. **LIMITATION.**--Subsection (a)--
 1. applies to shipments where the character or condition of the property to be carried, or the circumstances, terms, and conditions under which the carriage is to be performed, reasonably justify a special agreement under subsection (a); and if--
 - A. no bill of lading is issued; and
 - B. the terms agreed upon are contained in a receipt that is a nonnegotiable document, marked as such; but
 2. does not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade.

SEC. 12. NOTICE OF LOSS OR DAMAGE.

- a. **IN GENERAL.**--Unless notice of loss or damage and the general nature of the loss or damage is given in writing to the contracting carrier or its agent or to the performing carrier making the delivery or its agent--
 1. before or at the time of the delivery of the goods to the person entitled to receive them under the contract of carriage; or
 2. within 3 days after the delivery if the loss or damage is not apparent on delivery,

then the delivery is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the contract of carriage.

- b. **NOTICE BY ENDORSEMENT.**--Notice of loss or damage by endorsement on the receipt for goods by the person taking delivery constitutes notice in writing for purposes of subsection (a).
- c. **WAIVER OF NOTICE-IN-WRITING REQUIREMENT.**-- Notice of damage or loss need not be given in writing if the state of the goods at the time of their receipt is the subject of joint survey or inspection.
- d. **REASONABLE ACCESS.**--The carriers and the person who receives goods shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and

tallying loss of, or damage to, delivered goods, including joint surveys where appropriate.

SEC. 13. STATUTE OF LIMITATIONS.

- a. SUITS.--A carrier or ship is discharged from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods unless suit is brought within 1 year after the date on which the goods were delivered or should have been delivered. The failure to give notice of loss or damage, either apparent or concealed, does not affect or prejudice any party's right to bring suit within that 1-year period.
- b. ARBITRATION.--If a contract of carriage provides for arbitration, then a carrier or ship is discharged from liability for loss of, for damage to, or in connection with goods unless the arbitration proceeding is commenced, or suit is brought, within 1 year after the date on which the goods were delivered or should have been delivered.
- c. ACTIONS FOR CONTRIBUTION OR INDEMNITY.--
Notwithstanding subsections (a) and (b), an action for contribution or indemnity may be brought by a carrier against any other party to a transaction within 3 months after a judgment is entered against that carrier or a settlement is concluded by that carrier.

SEC. 14. DISCRIMINATION BETWEEN COMPETING SHIPPERS.

It is expressly stated to be the intent of the Congress that nothing in this Act may be construed to permit a common carrier by water to discriminate between competing shippers similarly placed in time and circumstances--

1. with respect to their right to demand and receive bills of lading subject to the provisions of this Act;
2. when issuing contracts of carriage--
 - A. in surrendering any of the carrier's rights and immunities; or
 - B. in increasing any of the carrier's responsibilities and liabilities,
 - C. under section 10 of this Act; or
3. in any other way prohibited by the Shipping Act, 1916 (46 U.S.C. App. 801 et seq.) or the Shipping Act of 1984 (46 U.S.C. App. 1701 et seq.).

SEC. 15. REPEAL OF 1936 ACT.

The Carriage of Goods By Sea Act (46 U.S.C. App. 1300 et seq.) is repealed.

SEC. 16. APPLICATION OF BILLS OF LADING RULES TO INBOUND GOODS.

- a. IN GENERAL.--Chapter 801 of title 49, United States Code, applies to any contract of carriage that is subject to this Act.
- b. APPLICATION TO INBOUND GOODS.--Notwithstanding section 80102 of title 49, United States Code, chapter 801 of that title (except for section 80116 of that title) shall be applied to any contract of carriage that covers a shipment of goods from a place in a foreign country to a place in the United States in the same manner as that chapter applies to a bill of lading for the transportation of goods from a place in a State to a place in a foreign country.
- c. APPLICATION WITH CHAPTER 801 OF TITLE 49.--If the application of any provision of this Act to any person or circumstance to which this Act applies conflicts with the application of any provision of chapter 801 of title 49, United States Code, to that person or circumstance, then the provision of this Act shall be applied instead of the provision of that chapter.

SEC. 17. EFFECTIVE DATE.

This Act shall take effect 90 days after the date of enactment and shall apply to goods received for shipment after that effective date.

Next: [Canadian Maritime Law Association on Senate COGSA'99](#)

[view sidebar content](#) | [back to top of page](#)

Tetley's maritime & admiralty law (Faculty of Law) [[Unit detail](#)]

Chancellor Day Hall, 3644 Peel Street [[Map](#)]

Montreal, Quebec H3A 1W9

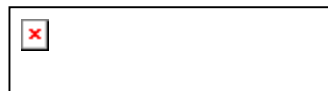
Tel.: 514-398-6619 | Fax.: 514-398-4659 | [[Email](#)]

Copyright © 2007

McGill University

Page last updated:

Mar. 3, 2006 at 5:18 AM



Hague-Visby Rules

Article I

Definitions

In these Rules the following expressions have the meanings hereby assigned to them respectively, that is to say,

(a) "carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

(b) "contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by water, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter-party

from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

(c) "goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

(d) "ship" means any vessel used for the carriage of goods by water;

(e) "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article II

Risks

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by water the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

Responsibilities and Liabilities

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to

(a) make the ship seaworthy;

(b) properly man, equip and supply the ship;

(c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge, the carrier, or the master or agent of the carrier, shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things

(a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) the apparent order and condition of the goods:

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraphs 3(a), (b) and (c).

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have

been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6.bis An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted the same shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

Rights and Immunities

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III.

Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from

(a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

(b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

(c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

(d) act of God;

(e) act of war;

(f) act of public enemies;

(g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

(h) quarantine restrictions;

(i) act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

(j) strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;

(k) riots and civil commotions;

(l) saving or attempting to save life or property at sea;

(m) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;

(n) insufficiency of packing;

(o) insufficiency or inadequacy of marks;

(p) latent defects not discoverable by due diligence;

(q) any other cause arising without the actual fault and privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the

burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph *(a)* of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the

national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.

If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article IVbis

Application of Defences and Limits of Liability

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article V

Surrender of Rights and Immunities, and Increase of Responsibilities and Liabilities

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and liabilities under the Rules contained in any of these Articles, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Special Conditions

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by water, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Limitations on the Application of the Rules

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by water.

Article VIII

Limitation of Liability

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of vessels.

Article IX

Liability for Nuclear Damage

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article X

Application

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

**International Convention for the Unification of Certain Rules
of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and
Protocol of Signature**

(Brussels, 25 August 1924)

The President of the German Republic, the President of the Argentine Republic, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Chile, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, the Head of the Estonian State, the President of the United States of America, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Most Supreme Highness the Governor of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Latvian Republic, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Peru, the President of the Polish Republic, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Romania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Sweden, and the President of the Republic of Uruguay,

HAVING RECOGNIZED the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading,

HAVE DECIDED to conclude a convention with this object and have appointed the following Plenipotentiaries:

WHO, duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

(a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of

lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) "Goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

(d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy.

(b) Properly man, equip and supply the ship.

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown

clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a

charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a *procès-verbal* signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister of Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the *procès-verbal* relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

DONE at Brussels, in a single copy, August 25th, 1924.

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right:

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2(c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).
2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

DONE at Brussels, in single copy, August 25th, 1924.