



PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI KAPAL LAUT MENGUNAKAN CONTAINER (Suatu Studi Di PT. Meratusline Pelabuhan Container Kendari)

Andi Muhammad Ardi, H.M. Abidin Ramli, Muhammad Fitriadi

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO

Keywords:

Freight Transportation Agreement, PT. Meratusline Kendari Container Port, Sea Vessel Using Container.

e-mail:

andimuhardi@gmail.com

Corresponding Author:

Andi Muhammad Ardi

Received:28/09/2022

Accepted:20/02/2023

Published:30/04/2023



ABSTRACT

The purpose of this study is to find out how the agreement for the transportation of goods with a container system via ship occurs and to understand the responsibility for the transportation of goods by ship with a container system via ship at PT. Meratusline. The occurrence of an agreement for the transportation of goods can be directly between parties or indirectly by using the services of an intermediary (forwarder). This study was conducted to obtain data and information that will support this study, so the author should conduct research by choosing a location at PT. Meratusline Kendari Container Port. The conclusion in this study is (1) The agreement for the transportation of goods with a container system via ship at PT. Meratusline, in the implementation of the agreement, some are determined by law and some are based on custom. Evidence of the agreement for the transportation of goods in the form of a receipt (mate's receipt), the letter is a must, but the issuance of a bill of lading is not a must. Goods sent by container are not touched by humans. Containers have standard dimensions set by ISO (International Shipping Organization), which are 8 feet wide x 8 feet high. While the length varies between 10 feet, 20 feet and 40 feet. At PT. Meratusline, the containers used are partly owned and partly rented. In a sea freight agreement, the agreement ends when the cargo is handed over to the recipient at the destination port dock. (2) Responsibility for transporting goods by ship, the carrier has responsibility. In transportation law there are three principles of responsibility, the first is the principle of responsibility based on error (negligence), the second is the principle of responsibility based on presumption, and the third is the principle of absolute responsibility. However, in practice, the law governing transportation only adheres to responsibility based on presumption.

I. PENDAHULUAN

Memasuki pasar bebas AFTA (Asia Free Trade Area) tahun 2003, dunia ekonomi dan perdagangan pada khususnya mengalami perubahan sistem yang signifikan. Pasar bebas berarti masuknya komoditi barang dan jasa bebas tanpa ada lagi perlakuan istimewa yang bersifat nasional maupun regional. Bagi Indonesia beberapa jenis komoditi ekspor sangat mendapat perhatian dari pemerintah, karena secara umum perekonomian Indonesia tidak lagi mengandalkan komoditi migas sebagai penyumbang devisa dalam pembangunan. Itulah sebabnya deregulasi dan debirokratisasi yang pemerintah gulirkan sampai saat ini diarahkan pada peningkatan dan kemajuan ekspor produk-produk non migas. Tetapi pada saat yang bersamaan terjadi ketimpangan lain yang perlu segera ditangani dan dibenahi, seperti misalnya perangkat hukumnya.

Persaingan bebas di tingkat internasional berarti efisiensi dan keharusan adanya kepastian hukum. Perdagangan dalam partai besar yang ditujukan untuk ekspor sangat dominan dilakukan melalui laut. Untuk keamanan, keselamatan dan kelancaran pengangkutan barang, baik eksportir maupun importir banyak menggunakan sistem container. Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dalam rangka mencapai tujuan cita-citanya seperti yang ditetapkan dalam konsep wawasan nusantara memerlukan sarana transportasi yang mantap. Salah satu sarana transportasi yang memegang peranan penting adalah angkutan laut. Keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil serta sebagian besar lautan memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui negara dapat dijangkau. Adanya tiga jalur pengangkutan ini mendorong penggunaan alat pengangkutan modern yang digerakkan secara mekanik.

Kemajuan bidang pengangkutan terutama yang digerakkan secara mekanik akan menunjang pembangunan diberbagai sektor, salah satunya sektor perdagangan, pengangkutan mempercepat penyebaran perdagangan, barang kebutuhan sehari-hari dan kebutuhan pembangunan sampai keseluruh pelosok tanah air. Kemajuan bidang pengangkutan mendorong pengembangan ilmu hukum baik perUndang-Undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya Undang-Undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku yang diciptakan sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Pada prinsipnya pengangkutan merupakan perjanjian yang tidak tertulis. Para pihak mempunyai kebebasan menentukan kewajiban dan hak yang harus dipenuhi dalam pengangkutan. Undang-Undang hanya berlaku sepanjang pihak-pihak tidak menentukan lain dalam perjanjian yang mereka buat dan sepanjang tidak merugikan kepentingan umum. Subyek perjanjian pengangkutan meliputi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, subyek pengangkutan mempunyai status yang diakui oleh hukum, yaitu sebagai pendukung kewajiban dan hak dalam pengangkutan. Pendukung kewajiban dan hak ini dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum. Pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan mengadakan persetujuan yang meliputi apa yang menjadi obyek pengangkutan, tujuan yang hendak dicapai, syarat-syarat dan cara bagaimana tujuan itu dapat dicapai melalui perjanjian pengangkutan. Obyek perjanjian pengangkutan adalah apa yang diangkut (muatan barang), biaya pengangkutan dan alat pengangkutan. Muatan barang meliputi berbagai jenis barang dan hewan yang diakui sah oleh Undang-Undang.

Pengangkutan laut sebagai sarana untuk pengiriman barang, baik ekspor maupun impor sangat menunjang pembangunan ekonomi Indonesia, walaupun ada kalanya dalam pengangkutan barang menghadapi kemungkinan terjadinya keterlambatan, kerusakan atau hilang dan yang lebih buruk dari hal itu disalahgunakannya untuk kepentingan melawan hukum. Oleh karena itu dalam hal ini PT. Meratusline sebagai pihak pengangkut mempunyai kewajiban untuk melindungi muatan barang agar selamat sampai di tempat tujuan. Meningkatnya volume ekspor dan jenis komoditinya mengundang pelaku bisnis dan ekonomi dan khususnya pengusaha kapal, perusahaan perkapalan juga eksportir maupun importir untuk menata diri dan tanggap pada gejala kemungkinan resiko yang timbul dari pengangkutan barang dengan sistem container. Walaupun sistem container

dianggap lebih aman dan ringkas untuk pengangkutan barang-barang ekspor dan impor, namun peluang disalahgunakan untuk mencari keuntungan ekonomi atau politis secara melawan hukum tetap ada.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Perjanjian Secara Umum

Memberikan pelayanan jasa angkutan laut dari dan ke luar negeri terutama angkutan barang (cargo) secara tepat waktu serta berorientasi pada kepuasan pengguna jasa berdasarkan pengelolaan perusahaan yang profesional. Mengembangkan usaha angkutan laut yang berorientasi pada pemupukan keuntungan (profit making) dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki secara optimal dengan mengikutsertakan peran serta pelaku ekonomi lainnya dalam rangka dapat memberikan sumbangan penerimaan negara. Melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya serta melaksanakan angkutan laut dari dan keluar negeri sebagai pembawa bendera (flag carrier).

Disamping misi perusahaan, maka dalam rangka pelaksanaan pengelolaan masing-masing segmen usaha, ditetapkan pula misi kelompok misi usaha pelayaran yang dibagi menurut klasifikasi pengusahanya sebagai berikut. memberikan pelayanan jasa angkutan samudra yang prima dan juga meningkatkan citra perusahaan dimata pemakai jasa, sekaligus sebagai standar dalam pelayanan jasa angkutan samudra. Pengelolaan yang efisien, efektif dan memberikan rentabilitas yang cukup besar serta kemampuan bertumbuh yang cepat dan mengikuti perkembangan pasar. Memberikan pelayanan jasa angkutan samudra yang bermutu dan terus meningkat untuk mempertahankan citra perusahaan, memacu keikutsertaan dalam penyediaan pelayanan jasa angkutan samudra. Pengelolaan yang efisien dan efektif serta secara bertahap meningkatkan penggunaan fasilitas yang tersedia secara optimal agar dapat menekan kerugian yang terjadi. PT. Meratusline yang bergerak dalam bidang jasa angkutan laut ini berlokasi di Jalan Ir. Soekarno, No. 103, Mangga Dua, Kendari.

Adapun yang dimaksud dengan perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu. Pihak yang berhak menuntut sesuatu, dinamakan kreditur atau si berpiutang, sedangkan pihak yang berkewajiban memenuhi tuntutan dinamakan debitur atau si berhutang. Perhubungan antara dua orang atau dua pihak tadi adalah suatu perhubungan hukum yang berarti bahwa hak si berpiutang itu dijamin oleh hukum atau Undang-Undang. Apabila tuntutan itu tidak dipenuhi secara sukarela, si berpiutang dapat menuntutnya di depan hakim.

Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Dari peristiwa ini, timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dalam bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis. Dengan demikian hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah bahwa perjanjian itu menerbitkan perikatan. Perjanjian adalah sumber perikatan, disampingnya sumber-sumber lain. Suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena dua pihak itu setuju untuk melakukan sesuatu. Dapat dikatakan bahwa dua perkataan (perjanjian dan persetujuan) itu adalah sama artinya. Perkataan kontrak, lebih sempit karena ditujukan kepada perjanjian atau persetujuan yang tertulis. Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan, memang perikatan itu paling banyak diterbitkan oleh suatu perjanjian, tetapi sebagaimana sudah dikatakan tadi, ada juga sumber-sumber lain yang melahirkan perikatan. Sumber-sumber lain ini tercakup dengan nama

Undang-Undang. Jadi ada perikatan yang lahir dari "perjanjian" dan ada perikatan yang lahir dari "Undang-Undang".

Kesimpulan dari pembicaraan kita di atas, bahwa perjanjian itu merupakan sumber perikatan yang terpenting. Dari apa yang diterangkan disitu dapat dilihat bahwa perikatan adalah suatu pengertian abstrak, sedangkan perjanjian adalah suatu hal yang konkrit atau suatu peristiwa. Kita tidak dapat melihat dengan mata kepala kita suatu perikatan. Kita hanya dapat membayangkannya dalam alam pikiran kita, tetapi kita dapat melihat atau membaca suatu perjanjian ataupun mendengarkan perkataan-perkataannya.

Perikatan yang lahir dari perjanjian, memang dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat suatu perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari Undang-Undang diadakan oleh Undang-Undang diluar kemauan para pihak yang bersangkutan. Apabila dua orang mengadakan suatu perjanjian, maka mereka bermaksud supaya antara mereka berlaku suatu perikatan hukum. Sungguh-sungguh mereka itu terikat satu sama lain, karena janji yang telah mereka berikan. Tali perikatan ini barulah putus kalau janji itu sudah dipenuhi.

Suatu perikatan merupakan suatu hubungan hukum antara dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban memenuhi tuntutan itu. Apabila di masing-masing pihak hanya ada satu orang, sedangkan sesuatu yang dapat dituntut hanya berupa satu hal, dan penuntutan ini dapat dilakukan seketika, maka perikatan ini merupakan bentuk yang paling sederhana. Perikatan dalam bentuk yang paling sederhana ini dinamakan perikatan bersahaja atau perikatan murni. Disamping bentuk yang paling sederhana itu, hukum perdata mengenal pula berbagai macam perikatan yaitu sebagai berikut :

1. Perikatan bersyarat.
2. Perikatan dengan ketetapan waktu.
3. Perikatan mana suka (alternatif).
4. Perikatan tanggung menanggung atau solider.
5. Perikatan yang dapat dibagi dan yang tak dapat dibagi.
6. Perikatan dengan ancaman hukuman.

Dalam perikatan dikenal dua macam sistem yaitu sebagai berikut: sistem terbuka dan asas konsensualisme dalam hukum perjanjian. Dikatakan bahwa hukum benda mempunyai suatu sistem tertutup, sedangkan hukum perjanjian menganut sistem terbuka, artinya yang dimaksud dengan tertutup macam-macam hak atas benda adalah terbatas dan peraturan-peraturan yang mengenai hak-hak atas benda itu bersifat memaksa, sedangkan hukum perjanjian memberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian yang berisi apa saja, asalkan tidak melanggar ketertiban umum dan kesusilaan. Pasal-pasal dari hukum perjanjian merupakan apa yang dinamakan hukum pelengkap (optional law), yang berarti bahwa pasal-pasal itu boleh disingkirkan manakala dikehendaki oleh pihak-pihak yang membuat suatu perjanjian. Mereka diperbolehkan mengatur sendiri kepentingan mereka dalam perjanjian-perjanjian yang mereka adakan itu. Memang tepat sekali nama hukum pelengkap itu, karena benar-benar pasal-pasal dari hukum perjanjian itu dapat dikatakan melengkapi perjanjian-perjanjian yang dibuat secara tidak lengkap. Sistem terbuka yang mengandung suatu asas kebebasan membuat perjanjian, dalam KUHPerdara lazimnya disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat 1, yang berbunyi : "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya".

Dengan menekankan pada perkataan semua, maka pasal tersebut seolah-olah berisikan suatu pernyataan kepada masyarakat bahwa diperbolehkan membuat perjanjian yang berupa dan berisi apa saja (atau tentang apa saja) dan perjanjian itu akan mengikat mereka yang membuatnya seperti Undang-Undang. Selanjutnya sistem terbuka dari hukum perjanjian itu juga mengandung suatu pengertian, bahwa perjanjian-perjanjian khusus yang diatur dalam Undang-Undang hanyalah merupakan perjanjian yang paling terkenal saja dalam masyarakat pada waktu

KUHPerdata dibentuk. Dalam hukum perjanjian berlaku suatu asas, yang dinamakan asas konsensualisme. Perkataan ini berasal dari perkataan latin consensus yang berarti sepakat. Asas konsensualisme bukanlah berarti untuk suatu perjanjian disyaratkan adanya kesepakatan. Ini sudah semestinya! Suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, berarti dua pihak sudah setuju atau bersepakat mengenai sesuatu hal.

Arti asas konsensualisme ialah pada dasarnya perjanjian dan perikatan yang timbul karenanya itu sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan. Dengan perkataan lain, perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal yang pokok dan tidak-lah diperlukan sesuatu formalitas.

Dikatakan juga, bahwa perjanjian-perjanjian itu pada umumnya "*konsensui*". Adakalanya Undang-Undang menetapkan, bahwa untuk sahnya suatu perjanjian diharuskan perjanjian itu diadakan secara tertulis (perjanjian perdamaian) atau dengan akta notaris (perjanjian penghibahan barang tetap), tetapi hal yang demikian itu merupakan suatu kekecualian yang lain, bahwa perjanjian itu sudah sah dalam arti sudah mengikat. Apabila sudah tercapai kesepakatan mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian itu. Mengenai syarat-syarat sahnya suatu perjanjian, pada Pasal 1320 KUHPerdata menetapkan empat syarat untuk sahnya suatu perikatan, yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Persetujuan dari pihak yang mengikatkan diri dari perjanjian atau dengan kata lain, dapat dikatakan bahwa kedua pihak mencapai kata sepakat mengenai pokok-pokok perjanjian. Persetujuan masing-masing pihak itu harus dinyatakan dengan tegas, bukan secara diam-diam, harus bebas dari pengaruh atau tekanan seperti :

1. Paksaan (Pasal 1321 - 1328 KUHPerdata);
2. Kekhilafan;
3. Penipuan.

B. Unsur - Unsur Perjanjian

Pada dasarnya suatu perjanjian haruslah ada suatu unsur-unsur karena unsur-unsur perjanjian merupakan suatu elemen yang terkandung dan terpenting dan harus ada dalam melakukan suatu perbuatan, adapun unsur- unsur perjanjian tersebut antara lain.

1. Unsur Essensialia
2. Unsur Naturalia
3. Unsur Accidentalialia

C. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan salah satu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya. Menurut Undang-Undang seorang juru pengangkut (Belanda : *ver voer der*, Inggris: *carrier*) hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutan saja, jadi tidaklah perlu bahwa ia sendiri mengusahakan sebuah alat pengangkut, meskipun pada umumnya (biasanya) ia sendiri yang mengusahakannya.

Selanjutnya menurut Undang-Undang ada perbedaan antara seorang pengangkut dan seorang ekspediter, yang terakhir ini hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal penerimaannya barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantaraan antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang saja. Pada umumnya dalam suatu perjanjian

pengangkutan pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiri alat pengangkutan yang hendak dipakainya. Sebagaimana halnya dengan perjanjian-perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan diselenggarakan itu apabila terjadi kelalaian pada salah satu pihak, maka akibat-akibatnya ditetapkan sebagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam Buku III dari KUHPerdara.

Menurut Prof. R. Subekti, S.H., dalam bukunya yang berjudul *Aneka Perjanjian*, dikatakan bahwa: "Dalam perjanjian pengangkutan itu pihak pengangkut dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyerahkannya kepada orang yang dialamatkan. Kewajiban yang berakhir ini dapat dipersamakan dengan kewajiban seorang yang harus menyerahkan suatu barang berdasarkan suatu perikatan sebagaimana dimaksudkan oleh Pasal 1235 KUHPerdara, dalam perikatan mana termaktub kewajiban untuk menyimpan dan memelihara barang tersebut sebagai 'seorang bapak rumah yang baik'. Apabila si pengangkut melalaikan kewajibannya, maka pada umumnya akan berlaku peraturan-peraturan yang untuk itu telah ditetapkan dalam Buku III dari KUHPerdara pula, yaitu dalam Pasal 1243 KUHPerdara dan selanjutnya".

Poerwosutjipto merumuskan definisi perjanjian pengangkutan sebagai perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Dari definisi yang dikemukakan tersebut perjanjian pengangkutan hanya meliputi perjanjian antara pengangkut dan pengirim saja, tidak termasuk perjanjian antara pengangkut dan penumpang. Dengan kata lain hanya meliputi perjanjian pengangkutan barang.

D. Jenis dan Azas Pengangkutan Barang Di Laut

1. Pengangkut (Carrier) :

Istilah pengangkut mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut dalam arti yang pertama termasuk dalam subyek pengangkutan, sedangkan pengangkut dalam arti yang kedua termasuk dalam obyek pengangkutan. Dalam Undang-Undang (KUHD) tidak ada pengaturan definisi pengangkutan secara umum, kecuali dalam pengangkutan laut, tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Singkatnya pengangkut adalah pihak penyelenggara pengangkutan. Pengangkut adalah pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkutan yang berbentuk :

1. Perusahaan persekutuan badan hukum, misalnya PT. Meratusline, PT. Gesuri Lloyd, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni), PT. Garuda Indonesia, PT. Bouraq Airlines, PT. President Taxi, Koperasi Taxi.
2. Perusahaan Umum (Perum), misalnya Perum Damri.
3. Perusahaan Jawatan (Perjan), misalnya PJKA.
4. Perusahaan Persekutuan bukan badan hukum, misalnya CV Titipan Kilat.
5. Perusahaan Perseorangan, misalnya Bis Malam Putra Remaja, Taksi antar kota, mikrolet.

Ada dua klasifikasi Undang-Undang yang mengatur pengangkutan, yaitu Undang-Undang yang bersifat keperdataan dan Undang-Undang yang bersifat administratif. Sedangkan yang akan menjadi pokok pembahasan disini adalah Undang-Undang yang bersifat keperdataan saja. Undang-Undang yang mengatur pengangkutan ada yang berbentuk kodifikasi, yaitu KUHD dan KUHPerdara, dan ada yang berbentuk Undang-Undang biasa, yaitu yang terdapat diluar KUHD

dan KUHPerdata, karena ada tiga jenis pengangkutan, maka ada tiga macam pula Undang-Undang pengangkutan, dan pembahasannya melalui tiap jenis pengangkutan itu yaitu :

1. Undang-Undang Pengangkutan Darat
2. Undang-Undang Pengangkutan Laut
3. Undang-Undang Pengangkutan Udara.

Sedangkan mengenai azas pengangkutan yang mendasari perjanjian pengangkutan barang di laut, yaitu :

1. Azas Konsensual
2. Azas Koordinasi
3. Azas Campuran
4. Azas Tidak Ada Hak Retensi

E. Bentuk - Bentuk Tanggung Gugat

Mengenai bentuk-bentuk tanggung gugat dapat dilihat dalam beberapa prinsip yaitu :

1. Prinsip Presumption of Liability
2. Prinsip Presumption of non Liability
3. Prinsip Absolut / Strict Liability
4. Prinsip Limitation of Liability

F. Unsur-Unsur Pengangkutan

Berdasarkan pengertian pengangkutan tersebut, terdapat beberapa unsur-unsur yang terkandung didalamnya yang antara lain :

1. Adanya pelaku
2. Adanya Alat Angkutan
3. Adanya Barang atau Penumpang
4. Adanya perbuatan
5. Adanya fungsi pengangkutan
6. Adanya tujuan pengangkutan

III. METODE PENELITIAN

Dalam mendapatkan data dan informasi yang akan mendukung penelitian ini, maka sepatutnya penulis melakukan penelitian dengan memilih lokasi penelitian di PT. Meratusline Pelabuhan Container Kendari. Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder yang berasal dari field research dan Library research. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perjanjian Pengangkutan Barang Dengan Mempergunakan Container Melalui Kapal Laut Pada PT. Meratusline

1. Cara Terjadinya Perjanjian Pengangkutan

Ini menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim atau penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan semacam ini tidak ada pengaturannya dalam Undang-Undang, melainkan ada dalam kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan, karena itu serangkaian perbuatan tersebut perlu ditelusuri melalui kasus perjanjian pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan barang di laut terlebih dahulu ada perjanjian perdagangan antara kedua negara. Dalam hal pengangkutan barang di laut yang lebih ditekankan mengenai kesepakatan mengenai tarif bea masuk. Tarif bea masuk dikenakan berdasarkan perjanjian atau kesepakatan yang dilakukan Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah negara lain atau beberapa negara lain, misalnya: bea masuk berdasarkan Common Effective Preferential Tariff untuk Asean Free Trade Area (CEPT for AFTA). Dengan memperhatikan Undang-Undang No. 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia), besarnya tarif maksimum ditetapkan setinggi-tingginya 40% termasuk bea masuk tambahan.

2. Penawaran dari pihak pengangkut

Pengangkut merupakan pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkut yang berbentuk perusahaan persekutuan badan hukum, dalam hal ini yakni PT. Meratusline, sedangkan PT. Zamrud Khatulistiwa sebagai pengirim adalah pemilik barang berupa perusahaan persekutuan badan hukum.

Cara terjadi perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pihak-pihak atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara (ekspediter, biro perjalanan). Apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran pihak pengangkut dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengirim atau penumpang, atau melalui media massa. Ini berarti pengangkut mencari sendiri muatan atau penumpang untuk diangkut. Pada pengangkutan laut, kapal laut menyinggahi pelabuhan-pelabuhan untuk memuat barang atau penumpang. Jika penawaran pihak pengangkut dilakukan melalui media massa, pengangkut hanya menunggu permintaan dari pengirim atau penumpang. Pada pengangkutan laut, pengangkut mengumumkan atau mengiklankan kedatangan dan keberangkatan kapal laut, sehingga pengirim atau penumpang dapat memesan untuk kepentingan pengirim atau keberangkatannya.

3. Penawaran dari pihak pengirim, penumpang

Apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran pihak pengirim atau penumpang dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengangkut. Ini berarti pengirim atau penumpang mencari sendiri pengangkut untuknya. Hal ini terjadi setelah pengirim atau penumpang mendengar atau membaca pengumuman dari pengangkut. Jika penawaran dilakukan melalui perantara (ekspediter, biro perjalanan), maka perantara menghubungi pengangkut atas nama pengirim atau penumpang. Pengirim menyerahkan barang kepada perantara (ekspediter) untuk diangkut.

4. Saat Terjadinya Perjanjian Pengangkutan

Mengenai saat kapan perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat pihak-pihak, sebagian ada ditentukan dalam Undang-Undang dan sebagian lagi tidak ada. Dalam hal tidak ada ketentuan, maka kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan diikuti. Dalam KUHD ada ketentuan yang mengatur saat terjadi persetujuan kehendak, baik mengenai pengangkutan barang maupun penumpang. Menurut ketentuan Pasal 504 KUHD pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di kapal menerima surat tanda terima (mate's receipt) yang merupakan bukti bahwa barangnya telah dimuat dalam kapal. Jika pengirim menghendaki konosemen, ia dapat menukarkan surat tanda terima itu dengan konosemen yang diterbitkan oleh pengangkut.

Dari ketentuan ini dapat diketahui bahwa penerbit surat tanda terima adalah suatu keharusan. Tetapi penerbitan konosemen bukan suatu keharusan. Surat tanda terima membuktikan bahwa barang sudah diterima dan dimuat dalam kapal sesuai dengan penyerahan dari pengirim. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan laut terjadi dan mengikat pihak-pihak "sejak surat tanda terima

barang ditandatangani" oleh pengangkut atau orang atas nama pengangkut. Dalam surat tanda terima itu dicantumkan tanda tangan pengangkut dan tanggal penerimaan jika diterbitkan konosemen, tanggal penerimaan sama dengan tanggal surat itu.

B. Tanggung Jawab Pengangkutan Barang Dengan Kapal Laut

Setidak-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu pertama prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), kedua prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), ketiga prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan
2. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga
3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan. Apabila prinsip-prinsip ini dihubungkan dengan Undang-Undang yang mengatur pengangkutan darat, laut dan udara di Indonesia, ternyata Undang-Undang pengangkutan yang mengatur ketiga jenis pengangkutan tersebut menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga. Hal ini terbukti dari antara lain ketentuan salah satu pasal berikut ini.

Dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD ditentukan bahwa apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian, atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim. Tetapi pengangkut tidak bertanggung jawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusaknya barang itu karena suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari terjadi.

Timbulnya konsep tanggung jawab karena pengangkutan memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya, atau tidak baik atau tidak jujur atau tidak dipenuhi sama sekali. Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPerdara. Menurut ketentuan Pasal 1236 KUHPerdara, pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Pasal 1246 KUHPerdara menentukan bahwa biaya, kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang sedianya akan diterima.

Dengan memperhatikan ketentuan Pasal 468 KUHD, maka tanggung jawab pengangkut adalah pada saat barang yang diterimanya dan berakhir pada saat penyerahan pada pihak yang berhak. Dari Pasal 468 KUHD belum tampak jelas tentang saat mulai dan berakhirnya tanggung jawab pengangkut, karena pasal tersebut hanya menyebutkan saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. Yang menjadi masalah ialah dimana penerimaan dan penyerahannya barang itu terjadi. Apakah penerimaan dan penyerahan barang itu di pelabuhan, sepanjang kapal, di gudang atau di geladak. Sebab kalau hal itu telah jelas diketahui, maka tampaknya tentang masa (periode tanggung jawab pengangkut) juga Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tidak jelas menetapkan tentang masa tanggung jawab pengangkut. Seperti yang ditetapkan dalam Pasal 14 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tersebut dikatakan, bahwa perusahaan pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut barang kepada pemilik barang sejak saat menerima barang dari pengirim sampai menyerahkan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan perUndang-Undangan yang berlaku atau syarat-syarat perjanjian pengangkutan atau

kelaziman-kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran. Untuk mengatasi masalah ini, maka dalam praktek pengangkutan barang di laut lazim digunakan klausula.

Sistem hukum di Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan itu secara tertulis, cukup dengan lisan saja, asal ada persetujuan kehendak atau konsensus. Kewajiban dan hak pihak-pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan, atau berdasarkan dokumen pengangkutan yang diterbitkan dalam perjanjian itu. Yang dimaksud dokumen pengangkutan ialah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan, berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan, tanda milik atau hak.

Apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan sebagaimana mestinya, ia harus bertanggung jawab, artinya memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan penyelenggaraan pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkutan sendiri. Timbulnya konsep tanggung jawab karena pengangkutan memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya atau tidak baik, atau tidak jujur, atau tidak dipenuhi sama sekali. Tapi dalam perjanjian pengangkutan ada beberapa hal yang bukan tanggung jawab pengangkut, artinya timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian. Beberapa hal itu adalah:

1. Keadaan memaksa;
2. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Ketiga hal ini diakui baik dalam Undang-Undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Diluar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab. Berdasarkan azas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak-pihak. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan. Apabila perjanjian dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan itu dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian, tetapi apabila perjanjian dibuat tidak tertulis (lisan), maka kebiasaan yang berintikan kelayakan/keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan Undang-Undang. bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapuskan sama sekali tanggung jawab (Pasal 470 ayat 1 KUHD untuk pengangkut).

Luas tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPerdara. Menurut ketentuan Pasal 1236 KUHPerdara, pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Pasal 1246 KUHPerdara menentukan bahwa biaya, kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang sedianya akan diterima.

Apabila terjadi perselisihan mengenai tanggung jawab ini, salah satu pihak yaitu pihak yang dirugikan dapat menggugat kemuka Pengadilan. Dalam hal ini pengirim atau penerima dapat menggugat pengangkut atas kerugian yang diderita dan sebaliknya pengangkut dapat menggugat penerima atau pengirim mengenai biaya pengangkutan yang tidak atau belum dibayar.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Setelah penulis uraikan dalam bab-bab sebelumnya mengenai pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang dengan sistem container pada PT. Meratusline, maka penulis dapat mengemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Perjanjian pengangkutan barang dengan sistem container melalui kapal laut pada PT. Meratusline, dalam pelaksanaan perjanjian sebagian ditentukan dalam Undang-Undang dan sebagian lagi berdasarkan kebiasaan. Bukti perjanjian pengangkutan barang berupa surat tanda

terima (mate's receipt), surat tersebut adalah suatu keharusan, tetapi penerbitan konosemen bukan suatu keharusan. Barang-barang yang dikirim dengan peti kemas tidak dijamah orang. Peti kemas mempunyai ukuran baku (standar) yang ditetapkan oleh ISO (International Shipping Organization), yaitu 8 kaki lebar x 8 kaki tinggi. Sedangkan panjangnya berbeda-beda antara 10 kaki, 20 kaki dan 40 kaki. Pada PT. Meratusline container yang digunakan sebagian miliknya dan sebagian sewa. Dalam perjanjian pengangkutan laut perjanjian berakhir sejak muatan barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan.

2. Tanggung jawab pengangkutan barang melalui kapal laut, pengangkut mempunyai tanggung jawab. Dalam hukum pengangkutan ada tiga prinsip tanggung jawab, yang pertama prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (kelalaian), kedua prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, dan yang ketiga prinsip tanggung jawab mutlak. Tetapi dalam prakteknya Undang-Undang yang mengatur pengangkutan tersebut hanya menganut tanggung jawab berdasarkan praduga. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan "tidak bersalah" adalah tidak melakukan kelalaian.

B. Saran

Adapun yang menjadi saran-saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dalam perjanjian pengangkutan barang masih ada hambatan-hambatan yang memberkisar pada masalah tidak disiplin waktu, tidak disiplin muatan, tidak disiplin pungutan. Hal tersebut tidak akan terjadi apabila pihak-pihak tersebut mempunyai moral yang baik dan ras tanggung jawab tinggi.
2. Perlu adanya peningkatan penanganan pengangkutan dengan sistem container terutama dalam segi keamanan dan pengepakan dalam muat barang dan mengingat PT. Meratusline sebagai salah satu perusahaan yang bergerak dibidang pengangkutan barang dengan sistem container, maka perlu adanya peningkatan dalam penyediaan sarana pendukung angkutan dengan sistem container, seperti sarana jalan raya, dermaga, depot container, alat-alat angkut dan alat - alat bongkar muat. Dengan demikian mengurangi risiko yang mungkin dapat terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Jakarta : PT. Citra Aditya Bakti, 1994.
- _____, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan ke IV, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- C. Amir, MS., Peti Kemas, Masalah dan Aplikasinya, Jakarta : Binaman Presindo, 1997.
- Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2001, "Metodologi Penelitian", Bumi Aksara, Jakarta.
- H.M.N. Purwasutjipto, Hukum Dagang, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Buku V Tentang Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Jakarta : Djambatan, 1985.
- _____, N.S.H., Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan, Jakarta : Djambatan, Jilid Ke-3, Cet. Ke-2, h.20.
- Huala Adolf dan A. Chandrawulan, Masalah-masalah Hukum Dalam Perdagangan Internasional, Jakarta : Rajawali Press, 1995.
- Muhammad Abdul Kadir, Hukum Pengangkutan Udara, Laut dan Darat, Jakarta : PT. Citra Aditya Bhakti, 1994.
- R. Subekti, Aneka Perjanjian, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1989
- _____, Hukum Perjanjian, Bandung : Bina Cipta, 1987.
- Ridwan Khairandy, 2006, *"Pengantar Hukum Dagang"*. FH UII Press, Yogyakarta.
- Soedaryo Soimin, 2007, *"Kitab Undang-Undang Hukum Perdata"*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Wirjono Prodjodikoro, S.H., Hukum Laut Bagi Indonesia, Bandung : Sumur, 1970.
- Wiwoho Soedjono, S.H., Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya, Yogyakarta : Liberty, 1987.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).