

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGIRIM BARANG DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN LAUT

YUDHI SETIAWAN

Fakultas Hukum Universitas Mataram

ABSTRACT

This research, was based on the imbalance phenomena between the carrier party and the consigner party at the time of agreement transportation of good. This position than the stronger position to consigner party, so that in agreement is transportation of representing standard agreement will negate position bargain consigner party, so inted for comprehend and protection of law to consigner party in agreement transportation of goods representing standard agreement and also comprehend and about carrier responsibility in freight agreement transportation of good representing standard agreement.

Keywords : Law protection,, sender of good, agreement transportation

PENDAHULUAN

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dewasa ini, memiliki dampak yang senantiasa mempengaruhi kegiatan manusia, berbagai problem dapat disaksikan dan dialami oleh manusia dalam mewujudkan tujuan yang hendak dicapainya. Sejalan dengan artian tersebut dapatlah dipahami, bahwa dalam pergaulan hidup jaman modern sekarang ini, pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan menentukan, terutama sifat masyarakat sekarang menunjukkan kecendrungan yang berkembang dengan cepat.

Di samping itu, peranan pengangkutan akan terasa lebih penting maknanya, karena mencakup hampir semua aktivitas manusia, terutama dalam bidang pengembangan sosial-ekonomi dalam arti yang seluas-luasnya, maupun dalam bidang politik dan strategi pertahanan negara. Mengangkut sesuatu dari tempat yang satu ke tempat yang lain dapat dikatakan berhasil baik, bila apa yang diangkut itu dapat disampaikan kepada alamat dengan utuh, lengkap, dan tiba tepat waktunya, itulah kewajiban utama dari pengangkut.

Bagi si penerima barang, selain barangnya itu tiba tepat waktunya dalam keadaan utuh dan secara lengkap, penerimapun menghendaki agar biaya pengangkutannya itu rendah dan pelayanan yang baik. Untuk itu, dalam garis besarnya, maka perhubungan atau pengangkutan nasional dibedakan menjadi tiga macam, yaitu : (Angkutan Darat, Angkutan Laut, Angkutan Udara).

Di Indonesia pengaturan mengenai pertanggung-jawaban pengangkut baik pengangkutan Darat maupun Laut bersumber pada Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan berbagai peraturan di luar Kitab Undang-undang tersebut, serta kebiasaan yang terdapat dalam dunia pengangkutan. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga dia memberikan muatan. (Purwosutjipto; 1986; 4).

Untuk itu, terdapat suatu dilema yang berkenaan dengan perlindungan pengirim berhadapan dengan aspek pengembangan pelayanan jasa pengangkutan. Bila kepentingan yang terakhir ini diutamakan, maka berbagai peraturan hukum tentu akan berorientasi pada kepentingan pihak pengangkut yang pada gilirannya merugikan pihak pengirim, demikian pula sebaliknya.

Berdasarkan uraian di atas, maka terdapat permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, yaitu : Bagaimana perlindungan hukum bagi pengirim barang dalam pengangkutan laut yang merupakan perjanjian baku yang dibuat oleh pengangkut serta bagaimana pihak pengangkut membatasi tanggung jawabnya dalam perjanjian tersebut...?

PEMBAHASAN

Perlindungan Hukum Bagi Pengirim Barang Dalam Pengangkutan Laut Yang Merupakan Perjanjian Baku

A. Beberapa Aspek Perjanjian Pengangkutan Laut Sebagai Perjanjian Baku (*Standart Contract*)

Perjanjian Baku dalam bahasa Indonesia masih belum ada keseragaman dalam menyebutnya sebagai perjanjian sepihak atau kontrak sepihak ada juga yang menyebutnya perjanjian baku (Mariam Darus Badruzaman; 1990; 46), yaitu sesuai dengan aslinya dalam bahasa Inggris yaitu ”*Standardized Contract*”. ” kontrak berarti perjanjian yang lebih khusus dituangkan dalam bentuk tertulis. Sedangkan standar berarti patokan, ukuran atau batasan, jadi arti keseluruhan kontrak standar adalah perjanjian tertulis yang ditentukan ukuran, patokan dan batasan oleh satu pihak.

Setiap perjanjian baku atau kontrak standar mempunyai banyak aspek, yang biasanya terdapat di dalam ciri-ciri atau kontrak tersebut. Suatu perjanjian baku atau kontrak standar biasanya mempunyai ciri-ciri sebagai berikut : (Mariam Darus Badruzaman; 1990; 50).

a. *Isinya ditetapkan secara sepihak oleh kreditur yang posisinya relatif kuat dari debitur;*

Perjanjian baku selalu dipersiapkan oleh pihak kreditur secara sepihak. Di dalam kontrak itu lazimnya dimuat syarat-syarat yang membatasi kewajiban kreditur; syarat-syarat itu dinamakan eksensorasi klausul atau *exemption clause*. Syarat ini merugikan debitur, tetapi debitur tidak dapat membantah syarat tersebut.

Dengan demikian para pihak tidak leluasa untuk menyatakan hak-hak dan kewajiban-kewajibannya secara timbal balik menurut kehendak sendiri. Sebagian besar persyaratan-persyaratan standar yang syarat-syaratnya ditetapkan oleh pihak yang kedudukan ekonominya lebih kuat, persoalan mendasar adalah karena perjanjian baku isinya dibuat secara sepihak, maka perjanjian tersebut cenderung mencantumkan hak dan kewajiban yang tidak seimbang.

b. *Debitur sama sekali tidak ikut menentukan isi perjanjian itu;*

Kalau melihat bahwa perbedaan posisi para pihak ketika perjanjian baku diadakan tidak memberikan kesempatan pada debitur untuk mengadakan ”*Real Bergaining*” dengan pengusaha (kreditur). Debitur tidak mempunyai kekuatan untuk mengutarakan kehendak kebebasan dalam menentukan isi perjanjian baku ini. (Mariam Darus Badruzaman; 2001; 52). Namun pada umumnya kontrak baku dibuat secara sepihak yang seringkali menguntungkan pihak yang membuatnya, sehingga perlu ada aturan hukum yang dapat memberikan perlindungan kepada pihak yang lemah. (Taryana Soenandar; 27). Terdorong oleh kebutuhannya, debitur terpaksa menerima perjanjian itu;

Sebenarnya, kontrak baku itu sendiri tidak begitu menjadi persoalan secara hukum, mengingat kontrak baku sudah merupakan kebutuhan dalam praktik dan sudah merupakan kebiasaan sehari-hari. (Munir Fuady; 2001; 79). Pada prinsipnya para pihak tidak diwajibkan untuk memilih kontrak baku tertentu, atau menggunakan kontrak baku untuk transaksi yang dilakukannya, jika kontrak baku itu dipilih, tindakannya semata-mata sebagai preseden yang kemudian terpolakan dan didasarkan pada kebutuhan praktis saja. Berbentuk tertulis;

Suatu *standard contract* atau kontrak baku, memiliki 2 (dua) buah ciri yang sangat khas, pertama, *standard contract* selalu berupa kontrak yang tertulis yang substansinya telah dipersiapkan terlebih dahulu. Kedua, *standard contract* disusun dan dipersiapkan oleh salah satu pihak kemudian disodorkan kepada pihak yang lain untuk diterima secara utuh. (Heru Prijanto; 1996; 3). Di samping itu juga, suatu *standard contracts* adalah suatu bentuk kontrak yang telah disiapkan dan diusulkan oleh salah satu pihak kepada pihak lain. Pihak yang disebut terakhir tersebut tidak dapat mengubah 2 (dua) pilihan, yaitu menerima/menyetujuinya atau menolaknya, tanpa dapat menegosiasikan substansi dari kontrak itu lagi.

Pada dasarnya bentuk sebuah perjanjian itu bebas, ada yang cukup diucapkan dengan lisan saja bagi mereka yang telah saling mempercayai, dan ada pula yang dengan memakai tulisan. Dengan kata lain perjanjian itu tidak terikat pada suatu bentuk tertentu. Di dalam praktik, perjanjian baku muncul dan berkembang sebagai perjanjian tertulis dalam bentuk formal, seperti halnya pada pengangkutan di darat (terutama pengusaha bus malam) dan di laut (pengusaha kapal laut), yang kesemuanya ini tertuang menjadi satu dengan surat angkutan.

Pada pengusaha pemberi jasa foto, misalnya sakura film, fuji film, dan sebagainya serta pengusaha penatu, perjanjian baku terdapat pada setiap resinya yang diberikan relasinya. Sedangkan pada asuransi di perusahaan asuransi, kontrak standarnya terdapat dalam bentuk formulirnya. Formulir itu bermacam-macam bentuknya, ada yang panjang terdiri dari beberapa lembar folio ada pula yang lebih kecil.

c. *Dipersiapkan terlebih dahulu secara massal atau individual;*

Penggunaan kontrak baku pada dasarnya diperbolehkan untuk perbuatan kontrak. Untuk transaksi barang produksi massal yang menguasai hajat hidup orang banyak, tidak mungkin dibuat kontrak satu per satu. (Taryana Soenandar; 25). Klausula eksensorasi/eksensi ini dapat terjadi atas kehendak satu pihak yang dituangkan dalam perjanjian secara individual atau secara massal. Yang bersifat massal ini telah dipersiapkan terlebih dahulu dan diperbanyak dalam bentuk formulir, yang dinamakan perjanjian baku. (Mariam Darus Badruzaman; 2001; 47). Klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah

dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen. (Taryana Soenandar; 117).

Telah penulis uraikan di atas, bahwa perjanjian baku dalam kenyataannya muncul dan berbarengan sebagai perjanjian tertulis dalam bentuk formulir. Perbuatan-perbuatan hukum sejenis yang selalu terjadi berulang-ulang dan teratur yang melibatkan banyak orang, mengakibatkan kebutuhan bagi pihak yang ekonomi kuat (perusahaan pengangkutan laut khususnya) untuk mempersiapkan isi perjanjian terlebih dahulu, kemudian disusun rapi kalimat demi kalimat dan seterusnya dicetak dalam jumlah banyak, sehingga mudah menyediakannya setiap waktu jika masyarakat (pengirim) membutuhkannya.

Dalam praktik perjanjian pengangkutan dengan kapal laut dijumpai beberapa ketentuan yang ditentukan oleh pengangkut secara baku. Penumpang atau pengirim ingin menggunakan jasa angkutan laut hanya menyetujui ketentuan-ketentuan tersebut (*take it or leave it*). (Abdulkadir Muhammad; 1998; 125). Perkembangan sosial yang transformatif dari yang lokal ke yang nasional dari abad yang lalu itu tuntutan dunia bisnis industrial itulah yang menyebabkan terjadinya perubahan-perubahan di dalam hukum (yang merefleksikan perubahan struktural dari dunia normatif *from status to contrac*) itu, ataukah sebaliknya; bahwa perubahan-perubahan dalam institusi-institusi hukum itulah yang memungkinkan maraknya dunia bisnis. (Soetandyo Wignjosoebroto; 2002; 293).

Diterimanya *doktrin Law as/is a tool of social engineering* di negeri-negeri berkembang yang menganut tradisi *Civil Law* (seperti Indonesia ini) sesungguhnya akan bermakna secara implisit diterimanya ide sentralisasi kontrol terhadap seluruh bidang kehidupan baik yang bisnis maupun yang non bisnis berdasarkan hukum. (Soetandyo Wignjosoebroto; 2002; 296). Tanpa standart kontrak, tentu bisnis transnasional yang telah memanfaatkan sarana informasi dan komunikasi yang canggih akan "mandeg", sama seperti hotel dan bank tanpa komputer. Kontrak baku dengan standart yang jelas dan praktis yang memiliki sejarah panjang, yang diwarnai oleh perkembangan filsafat dan filsafat hukum tetap akan terwarnai oleh kepentingan dan tuntutan jaman, yaitu banyak dianutnya kontrak baku yang standart. (Soedjono Dirdjosisworo; 2003; 3). Dalam perkembangan dunia bisnis yang menghendaki terjaminnya kepastian-kepastian demi terealisasinya rencana-rencana yang rasional, hukum di bawah pengelolaan kaum profesionalnya pun tak ayal pula lalu mengembangkan dua doktrin pokok. Kedua doktrin itu adalah pertama, doktrin positivisme yang menetralkan hukum dari sembarang nilai keadilan yang sangat relatif, dan yang kedua doktrin bahwa kontrak (hukum in *concreto*) diakui berkekuatan setara undang-undang (hukum in *abstracto*) bagi para pihak. (Soetandyo Wignjosoebroto; 2002; 294). Karena itu pula, tidak mengherankan jika dalam praktik bisnis ditemukan begitu banyak dilakukan deal-deal melalui kontrak baku ini, yang hampir-hampir tidak lagi merupakan kontrak tertulis dalam arti yang sebenarnya, yakni kontrak dalam arti kesepakatan kehendak yang dituangkan dalam bentuk tulisan. (Munir Fuady; 2001; 77).

B. Hubungan Perjanjian Baku Dalam Perjanjian Pengangkutan Dengan Asas Kebebasan Berkontrak dan Itikad Baik

Unsur "Sepakat" mereka yang mengikatkan diri" dalam ayat (1) Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata merupakan asas pokok dalam perjanjian. Asas ini disebut juga asas "konsensualisme", yaitu yang menentukan adanya perjanjian tersebut. Asas konsensualisme yang terdapat di dalam Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata mengandung pengertian adanya kemauan para pihak untuk saling berprestasi. Adanya kemauan untuk saling mengikatkan diri, kemauan ini membawa kepercayaan bahwa perjanjian itu harus dipenuhi. Asas kepercayaan ini merupakan nilai etis yang bersumber pada moral kedua belah pihak, di sinilah dituntut adanya kejujuran para pihak untuk menepati perjanjian yang telah mereka buat.

Kalimat "semua" dalam Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata mempunyai makna meliputi keseluruhan perjanjian, baik yang namanya dikenal maupun yang tidak dikenal oleh undang-undang (Mariam Darus Badruzaman; 2001). Perkataan "semua" yang ada di muka perkataan "perjanjian" dikatakan seolah-olah membuat suatu (proklamasi) bahwa diperbolehkan membuat perjanjian apa saja dan itu akan mengikat sebagaimana mengikatnya undang-undang. Pembatasan terhadap kebebasan itu hanya berupa apa yang dinamakan "ketertiban umum dan kesusilaan" (R. Subekti; 1995; 5).

Demikian halnya dengan perjanjian, kendatipun perjanjian didasarkan atas kehendak bebas dari masing-masing pihak sesuai dengan Pasal 1338 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, di lain pihak kebebasan tersebut dibatasi oleh "itikad baik" (*goede trouw*), yaitu terdapat dalam Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang mengatakan "perjanjian-perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, hal ini memberikan perlindungan pada debtur menjadi seimbang. Ini merupakan realisasi dari asas keseimbangan.

Subekti mengatakan, "kalau ayat kesatu Pasal 1338 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dapat kita pandang sebagai suatu syarat atau tuntutan kepastian hukum (janji itu mengikat), maka ayat ketiga ini harus kita pandang sebagai suatu tuntutan keadilan". (Subekti; 1979; 41). Seperti yang sering tampak pada

perjanjian-perjanjian standard, sehingga pihak yang lain hanya ada kesempatan untuk menerima atau menolak perjanjian yang disodorkan kepadanya dan karenanya orang menyebutnya perjanjian seperti itu sebagai *adhesie contracten*. (J. Satrio; 1995; 149).

Oleh karena itu, walaupun dalam setiap perjanjian asas kebebasan ini merupakan asas yang dominan, asas tersebut bukan jaminan mutlak untuk sahnya suatu perjanjian karena Pasal 1338 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (J. Satrio; 1995; 150), bukan kepada sahnya suatu perjanjian. Sebab asas itikad baik juga berperan (ikut menentukan), asas kebebasan berkontrak secara umum, *in abstracto* memang asas ini baik dan sangat patut, tetapi kalau para pihak yang saling mengikatkan diri kedudukannya seperti yang ada kalanya dilihat dalam praktik tidak seimbang, maka kebebasan itu dapat dilakukan melalui cara-cara yang tidak dibenarkan dan menghasilkan suatu perjanjian yang berat sebelah, yang dirasakan terlalu memberatkan dan karenanya dirasakan tidak patut.

Di samping itu, masih juga dikenal pembatasan berdasarkan Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-undang Hukum Perdata yaitu tentang "perjanjian-perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik" yang di mana ayat tersebut memberikan pencegahan terhadap pelaksanaan itu akan menimbulkan ketidakpatuhan. (J. Satrio; 1995;), Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata mengenai kebebasan melakukan perjanjian daya mengikat bagi masing-masing pihak yang mengadakan suatu perjanjian.

Asas kebebasan melakukan perjanjian kalau dihubungkan perjanjian baku perusahaan pengangkutan laut, maka asas tersebut memang telah diterapkan sebagaimana fungsinya. Tetapi dengan kelebihanannya, perusahaan pengangkutan laut telah mampu menarik sebagian besar pengirim, sehingga pengirim harus tunduk pada perjanjian yang telah dikeluarkan perusahaan pengangkutan laut.

Kelebihan dari perusahaan pengangkutan laut seperti yang telah dikemukakan di atas merupakan faktor yang sangat menunjang guna mencari pengirim sebanyak-banyaknya dalam kongkurensi dengan perusahaan pengangkutan laut di Indonesia, sehingga Pasal 1338 ayat (1) kitab Undang-undang Hukum Perdata ini tidak memenuhi kriteria perjanjian baku perusahaan pengangkutan laut, maka asas tersebut memang telah diterapkan sebagaimana fungsinya. Tetapi dengan kelebihanannya, perusahaan pengangkutan laut telah mampu menarik sebagian besar pengirim, sehingga pengirim harus tunduk pada perjanjian yang telah dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan laut.

Dengan demikian kelebihan-kelebihan perusahaan pengangkutan laut seperti yang telah dikemukakan di atas merupakan faktor yang sangat menunjang guna mencari pengirim sebanyak-banyaknya dalam kongkurensi dengan perusahaan pengangkutan laut di Indonesia, sehingga Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata ini tidak memenuhi kriteria perjanjian baku perusahaan pengangkutan laut.

Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata menggambarkan harus adanya itikad baik dalam setiap perjanjian. Bagaimana halnya dengan perjanjian baku yang dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan laut, dalam perjanjian baku hanya dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan laut, gambaran itikad baik ini hampir tidak ada, karena perusahaan pengangkutan laut lebih banyak menuntut hak-haknya dari pada yang diberikan pengirim.

Jadi, Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata ini juga tidak tercermin dalam perjanjian baku yang dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan laut, karena itu, perjanjian baku tidak memenuhi elemen-elemen yang dikehendaki Pasal 1320 jonto Pasal 1338 KUHPerdata dan akibat hukumnya tidak ada (Mariam Darus Badruzaman; 2001; 61). Besarnya tanggung-gugat perusahaan pengangkutan juga ditentukan secara sepihak terutama pada kehilangan atau kerusakan bagasi, hal ini mudah dimengerti mengenai ganti rugi yang dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan relatif kecil, melihat ganti rugi yang begitu kecil tentulah ini tidak memenuhi atau tidak patut bila dibandingkan dengan barang-barang yang hilang atau rusak.

Mariam Darus Badruzaman mengemukakan di dalam negara kita yang berdasarkan Pancasila, perjanjian baku ini tidak boleh dibiarkan tumbuh secara liar. Selanjutnya beliau mengatakan: Di dalam perjanjian baku kedudukan kreditur dan debitur tidak sama atau seimbang. Posisi monopoli pihak kreditur membuka peluang luas baginya untuk menyalahgunakan kedudukannya. Pengusaha hanya mengatur hak-haknya dan bukan kewajibannya. Dari segi lain perjanjian baku hanya memuat sejumlah kewajiban-kewajiban yang harus dipikul debitur. (Mariam Darus Badruzaman; 1981).

Hak dan Kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang antara lain:

1. Pengirim

a. Hak

- a.1. Barang-barang yang berbahaya atau rusak secara alami tidak boleh ditawarkan kepada pengangkut untuk diangkut, kecuali jika ada pesan tertulis dengan nama dan alamat pengirim yang sebelumnya telah diberikan oleh pengangkut dan berhak atas angkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

- a.2. Menerima barang-barang yang sudah diserahkan kepada pengangkut dengan segera pada saat pembongkaran diterima oleh si penerima dalam hal ini pengirim itu sendiri yang disebutkan di dalam dokumen angkutan.
- a.3. Suatu pesan untuk penyimpanan barang khusus yang melalui perjanjian pengiriman barang diperoleh dari pengangkut.

b. *Kewajiban*

- b.1. Barang-barang dengan berat 1,5 ton gros sekalipun harus diberitahukan dan tertulis dengan jelas di atas barang yang akan diserahkan kepada pengangkut.
- b.2. Membayar biaya angkutan yang dibuktikan dengan dokumen angkutan.
- b.3. Harus dengan jujur memberitahu tentang keadaan barang yang diangkut kepada pengangkut.

2. Pengangkut

a. *Hak*

- a.1. Apabila pengangkut menderita akibat pengirim tidak memberitahukan secara benar kepada pengangkut tentang barang-barang yang akan diangkut atau karena sifat, keadaan dan cacat yang terdapat pada barang-barang dan karena itu, pengangkut menderita kerugian, maka pengangkut berhak menuntut penggantian kerugian kepada pihak pengirim.
- a.2. Jika si penerima tidak datang mengambil barangnya, atau tidak mau memberi jaminan bagi pembayaran biaya angkutan atau karena sebab-sebab lain, maka si pengangkut dapat menyimpan barang-barang yang bersangkutan dalam gudang pelabuhan atas tanggungan si penerima atau si pengirim.
- a.3. Kalau barang-barang itu tidak lama (lekas busuk), maka si pengangkut atau si penyimpan barang-barang tersebut, atas ijin pengadilan setempat dapat menjual barang-barang tersebut sedang hasilnya diambil sebagian untuk membayar uang angkutan.

b. *Kewajiban*

- b.1. Membuat, menyampaikan dan membawa barang-barang tersebut di atas kapal sampai operasi tersebut selesai dan disetujui yang selanjutnya pengangkut melanjutkan untuk membongkar barang-barang tersebut dari kapal.
- b.2. Mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak, hilangnya barang baik seluruhnya atau sebagian, sehingga Pengangkut tidak dapat menyerahkan barang-barang yang ia angkut.
- b.3. Melakukan pengangkutan di laut dari pelabuhan yang satu ke pelabuhan yang lain dan terhadap terlaksananya pengangkutan barang muatan tersebut.

C. Perlindungan Hukum Bagi Pengirim

Suatu negara yang melaksanakan supremasi hukum, menurut Muchsin jika memiliki 3 ciri umum yaitu :

- 1) Hukum harus berperan sebagai panglima "*Law Enforcement*", harus diwujudkan tanpa bulu.
 - 2) Hukum harus berperan sebagai "*Center of Action*", sehingga segala perbuatan hukum oleh penguasa atau individu harus dapat dikembalikan kepada hukum yang berlaku.
 - 3) Perlakuan yang sama di muka hukum (*Equality Before the Law*). (Muchsin dan Putra Fadillah; 2002; 12).
- Perlindungan hukum pihak pengirim terdapat di dalam konosemen dan bila pihak pengirim menyerahkan barang-barangnya kepada pengangkut untuk diangkut, maka pengirim mendapat tanda terima (*ontvangbewjis*). (Purwosujipto; 2000; 207). Kalau pihak pengirim menghendaki konosemen, pengirim dapat menukarkan surat "*Mate'S receipt*" itu dengan konosemen di *Traffic Departement* di kantor pengangkut yang bersangkutan. Konosemen itu juga dapat disebut "*Bill of Leading*" atau yang disingkat dengan B/L.

Dalam halnya pengangkutan barang yang dilakukan melalui laut atau melalui udara, dengan kapal laut atau kapal udara, dibuat sepucuk surat (*cognossement*) yang merupakan sepucuk surat yang bertanggal yang ditandatangani oleh nakhoda atau seorang pegawai maskapai pelayaran atas nama pengangkut, yaitu maskapai tersebut, yang mengatakan bahwa pengangkut telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkut ke tempat yang ditunjuk dan diserahkan kepada orang yang dialamatkan. (R.Subekti; 1979; 73).

Suatu konosemen dapat ditulis atas nama pengirim barang atau atas nama orang yang harus menerimanya atau pula sebagai surat tunjuk sehingga siapa saja yang mempertunjukkan atau memperlihatkan surat itu, berhak menerima barang-barang yang disebutkan di dalamnya. (R.Subekti; 1979; 74). Di dalam Pasal 507 KUHDagang, konosemen diterbitkan dalam dua lembar, yang dapat diperdagangkan dan beberapa lembar, yang dapat diperdagangkan dan beberapa lembar untuk keperluan administrasi.

Rasio ketentuan tersebut adalah karena ada kemungkinan konosemen itu hilang, dan karenanya konosemen dapat diterbitkan dalam dua lembar atau lebih, ada dua jenis konosemen, antara lain:

1. Konosemen yang dapat diperdagangkan, kecuali ada janji khusus, pengangkut tidak berkewajiban untuk menerbitkan lebih dari dua lembar. Pada tiap-tiap lembar konosemen jenis pertama ini, pengangkut diwajibkan untuk menyebutkan beberapa lembar seluruhnya konosemen jenis pertama ini diterbitkan sehingga setiap pembeli konosemen, yang dapat diperdagangkan harus diserahkan kepadanya, sebelum dia membayar harga konosemen tersebut.
2. Konosemen yang diterbitkan untuk kepentingan administrasi, jumlah lembaran konosemen jenis kedua ini tergantung pada kebutuhan kedua belah pihak, misalnya konosemen jenis kedua ini ialah, *kapiteinsexemplaar* atau *boodcognossement*, copy konosemen untuk pengangkut atau lain-lain. Konosemen jenis kedua ini pada masing-masing lembar harus ditulis dengan jelas kata-kata yang berbunyi “*copy not negotiable*” artinya “lembaran yang tidak dapat diperdagangkan” (Hasil Wawancara di PT. GESURI LLYOD).

Pada prinsipnya konosemen itu merupakan suatu bukti tanda terima barang-barang muatan yang diberikan oleh pengangkut. Sebagai dokumen pengangkut, konosemen juga memberikan bukti tentang apa yang sudah disepakati mengenai pengangkutan (Soegijatna Tjakranegara;1995; 173). Karena konosemen itu diterbitkan oleh pengangkut, maka itu merupakan suatu bukti bagi kepentingan si pengirim atau pemegang selanjutnya. Konosemen juga merupakan bukti tentang apa yang dimuat dan dengan syarat apa. Isi konosemen itu selalu dapat dipergunakan melawan pengangkut karena ia menandatangani. (Djoko Prakoso dan Hari Pramono; 1991; 281).

Dalam praktik perjanjian pengangkutan, biaya angkutan selalu diperjanjikan dibayar lebih dahulu. Dengan demikian, kewajiban pokok penumpang dan/atau pengirim barang adalah membayar biaya angkutan yang dibuktikan dengan dokumen angkutan. Sebagai imbalannya, penumpang dan/atau pengirim barang berhak atas angkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut. (Abdul Kadir Muhammad; 1998; 124).

Berdasarkan uraian dari ketentuan Pasal 1233 KUHPerdara, maka adanya perjanjian pengangkutan, juga terbukti adanya. Sedangkan di dalam ketentuan Pasal 454 KUHDagang, *charter party* juga merupakan alat bukti adanya perjanjian pengangkutan yang membutuhkan penyediaan ruangan kapal sebagian atau sebelumnya ataupun beberapa kapal, untuk keperluan pengangkutan barang tersebut. (Wawancara di PT. PELNI).

3. Pihak Pengangkut Membatasi Tanggung Jawab Dalam Perjanjian tersebut

a. Dasar Pertanggungjawaban Pengangkut

Secara umum perusahaan pelayaran mempunyai beberapa tanggung jawab sehubungan dengan pengoperasian kapal yang tercantum di dalam Pasal 321 KUHDagang.

1. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas perbuatan hukum yang oleh orang-orang pekerja dari kapal dilakukan dalam lingkungan pekerjaan masing-masing.
2. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melanggar hukum (*onrechmatigedaad*).

Dalam penyelenggaraan pengangkutan yang diselenggarakan oleh perusahaan pelayaran, masalah pengaturan pertanggungjawaban ditentukan tunduk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, dengan memperhatikan beberapa hal yang ditentukan dalam formulasi surat muatan. Formulasi ini harus dianggap sebagai tidak berlaku apabila bertentangan dengan Pasal 470 KUHDagang. Pasal 504 KUHDagang ayat (2) “Sebaliknya wajiblah si pengirim itu dalam waktunya memberikan segala keterangan yang diperlukan untuk pengisian konosomen tersebut”

Keterangan-keterangan tadi harus diberikan secara lengkap karena si pengangkut harus bertanggung jawab atas keselamatan barang-barang itu, agar supaya ia dapat dipenuhinya, ia perlu mengetahui segala sesuatu tentang barang-barang itu, kalau ia tidak berhak ia membatasi pertanggungjawabannya seperti yang telah diuraikan dalam hubungan dengan Pasal 470 ayat (2) (3) KUHDagang. (Sutiono Usman Adji, Djoko Prakoso, Hari Pramono; 1991; 279).

Pasal 470 KUHDagang ayat (2) “Namun demikian, adalah diperkenankan, jika si pengangkut memperjanjikan, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk lebih dari suatu jumlah tertentu satu potong barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Adapun jumlah tersebut di atas tidak boleh ditetapkan kurang dari pada enam ratus rupiah”. Ayat (3) “Selainnya itu, bolehlah si pengangkut memperjanjikan, bahwa ia tidak akan diwajibkan memberikan sesuatu kerugianpun, apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara keliru”.

Berkenaan dengan hal tersebut di atas, dalam beberapa hal tertentu perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab, seperti:

1. Terhadap pengangkutan benda/barang yang berharga berupa uang logam, emas, perak, platina, permata, perhiasan, lukisan, renda, uang kertas, cek, kupon, dan lain-lain surat berharga, yang dibungkus tersendiri maupun dengan barang-barang lain, kecuali apabila sebelum dilakukan pemuatan diadakan pemberitahuan istimewa mengenai barang tersebut di atas dan harganya dinyatakan dalam surat muatan.
2. Demikian pula barang-barang yang mudah terbakar, meletus atau berbahaya ataupun barang-barang yang dapat membahayakan muatan lain, di samping kewajiban pengirim untuk memberikan keterangan yang benar dan lengkap mengenai barang-barang yang hendak dikirim dalam surat muatan dan harus ada ijin untuk membuatnya dalam kapal, jika tidak ada pemberitahuan yang sedemikian itu, maka pengirim harus bertanggungjawab dan pengirim dapat dituntut atas segala kerusakan yang disebabkan oleh muatan tersebut.

Dalam banyak hal penetapan tentang letak kesalahan atas kehilangan atau kerusakan muatan itu dilakukan melalui proses. Sehubungan dengan itu yang dimaksud dengan klaim. (F.D.C. Sudjatmiko; 1980; 104-105). "Tuntutan ganti rugi yang dilakukan oleh pengirim muatan atau wakilnya kepada pengangkut. Berhubung dengan kekurangan atau kerusakan pada barang atau muatan yang telah terjadi sebagai akibat dari bermacam-macam risiko selama pengangkutan muatan dari pelabuhan muatan dari pelabuhan muatannya sampai ke pelabuhan tujuan".

Dalam pengiriman barang kelontong sering digunakan peti-peti bekas di mana pengirim lupa menghampus merek-merek lama yang terdapat pada peti sehingga disemua sisi peti terdapat beberapa merek yang berbeda, yang dapat membingungkan petugas petugas pembongkaran dan menimbulkan kesalahan pembongkaran, atau merek pada peti sudah luntur catnya dan tidak terbaca lagi sehingga menimbulkan salah bongkar, tetapi kesalahan pembongkaran yang disebabkan oleh hal-hal seperti tersebut di atas tidak menjadi tanggung jawab pengangkut, dengan demikian klaimnya biasanya ditolak. (Berdasarkan Surat Perjanjian Pengangkutan Barang Perusahaan Pelayaran Pada Klausula Yang No. Claim).

Sehubungan dengan hal tersebut dapat terjadi adanya perbedaan hitungan antara pihak pengangkut dengan penerima, hal ini menimbulkan kemungkinan tuntutan (*Claim in Dispute*) oleh penerima kepada agen perusahaan setempat. Klaim dapat dibedakan menjadi dua, antara lain.

1. *Short in Dispute* terjadi apabila pada waktu pembongkaran terhitung *collie* muatan kedatangan kurang dari hitungan yang disebut dalam dokumen yang bersangkutan.
2. *Over in Dispute* terjadi kalau pada waktu pembongkaran hitungan *collie* lebih banyak dari pada hitungan yang tercantum di dalam surat muatan.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Di dalam usaha mewujudkan pengangkutan yang murah tersebut, dalam praktik pengangkutan bisanya diinginkan pula oleh pengangkut adanya kemudahan dalam membentuk perjanjian pengangkutan dengan menyediakan suatu formulasi baku yang dibuat oleh pengangkut. Perlindungan ini terutama melalui pembenahan substansi hukum. Berbagai ketentuan yang berlaku seyogyanya ditetapkan secara eksplisit, sehingga tidak menimbulkan keraguan dalam menentukan kepastian hukum, dan aparat penegak hukum dapat mudah melaksanakan tugas penegakannya.
2. Di dalam praktiknya perusahaan pelayaran mengadakan batas pertanggungjawaban terhadap kehilangan atau kerusakan barang-barang yang diangkutnya karena peraturan-peraturan yang mengatur seperti itu, sehingga penggantian harganya ditentukan secara tertentu sebagaimana yang diperjanjikan atau menurut harga pasar di tempat tujuan, sebagai pihak yang berhadapan dengan pengangkut, biaya pengiriman, yakni, menyerahkan barang-barang yang diangkut dengan memberitahukan untuk serta sifat barang tersebut, menyerahkan surat barang tersebut untuk keperluan pengangkutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adji, Sutiono Usman, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, 1991, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Darus Badruzaman, Mariam, 1990, *Perjanjian Baku (Standard) Di Indonesia*, Alumni, Bandung.
- Fuady, Munir, 2001, *Hukum Kontrak Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Purwosujiptp, H,M.N, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Cet. V (Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat)*, Djambatan, Jakarta.
- Subekti, R, 1985, *Aneka Perjanjian*, Cet. VII, Alumni, Bandung.
- , 1995, *Aneka Perjanjian*, Aneka Perjanjian, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.