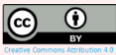


TINJAUAN HUKUM TERHADAP PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG DENGAN SISTEM CONTAINER (Suatu Studi di PT. Samas Kendari)

Oktoviyanto, Parulian Napitupulu, Muh. Fitriadi

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p>Keywords: Carriage of Goods Agreement, Container System, Legal Review, PT. Samas Kendari.</p> <p>e-mail: oktoviyanto11@gmail.com</p> <p>Corresponding Author: Oktoviyanto</p> <p>Received: 15/11/2018 Accepted: 23/02/2019 Published: 26/04/2019</p> 	<p>This study aims to 1) To find out and understand the implementation of the agreement for the transportation of goods with the container system at PT. Saman Kendari, 2) To find out and understand the responsibility for implementing the agreement for the transportation of goods with the container system. The study was conducted at PT. Samas Kendari and this study uses qualitative descriptive, namely an explanation with a theoretical aspect as a basis for thinking, then increasing to things that explain the reality obtained in the field. Furthermore, a legal aspect of proof is carried out, whether the theory or arguments are true in reality and finally drawn in a conclusion to be able to answer the problem. The results of the study show that the transportation agreement occurs because of an agreement between the sender (shipper) and the carrier (carrier), where the carrier binds himself to organize the transportation to a certain destination and the sender binds himself to pay the costs. And as a sign of receipt, the carrier will issue a Bill of Lading which is the transportation document itself. Responsibilities of the Parties in the transportation agreement, there are 2, namely the sender of goods (shipper) and the carrier (carrier) where both have different responsibilities. The responsibility itself essentially consists of two aspects, namely the obligation (responsibility) and the responsibility for compensation (liability). PT. Samas Kendari as a carrier is obliged to organize the transportation and maintain the safety of the goods being transported until they are handed over to the recipient of the goods at the destination port. While the responsibility of the sender is to provide true information regarding the nature, type and quantity of the goods to be transported and to pay the shipping costs.</p>

I. PENDAHULUAN

Memasuki pasar bebas, dunia ekonomi dan perdagangan pada khususnya mengalami perubahan sistim yang signifikan, pasar bebas berarti memasuknya komoditi barang dan jasa bebas tanpa ada lagi perlakuan istimewa yang bersifat nasional maupun regional.

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 pangangkutan barang, baik eksportir maupun importir banyak menggunakan sistim 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 transportasi yang memegang peranan penting adalah angkutan laut.

Kemajuan dibidang 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 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.

Sistem pengangkutan container dalam pelaksanaannya menimbulkan tanggung jawab yang pada dasarnya telah diatur dalam KUHD dari beberapa pasal tersebut yang mengatur tentang pasal tentang tanggung jawab pengangkut tersebut antara lain:

1. KUHD Pasal 468 yang menyatakan:

"Persetujuan pengangkut mewajibkan pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut".

2. KUHD Pasal 471 yang menyatakan:

"Adanya janji-janji untuk membatasi tanggung jawab sipengangkut, tidaklah membebaskan tanggung jawab dari si pengangkut apabila dibuktikan adanya kesalahan atau kelalaian dari dia sendiri atau dari orang-orang yang dipekerjakan olehnya kecuali apabila secara tegas telah diperjanjikan bahwa juga tentang isu si pengangkut tidak bertanggung jawab".

3. KUHD Pasal 477 yang menyatakan bahwa:

"Si pengangkut adalah bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkan barang yang diangkutnya, bahwa keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya".

Memperhatikan beberapa pasal diatas maka dapat diketahui beratnya tanggung jawab yang dipikul pengangkut terhadap barang yang diangkutnya, khususnya ketentuan Pasal 468 KUHD. Jika berpijak pada Pasal 468 KUHD jangka waktu pertanggungjawaban pengangkut serta tempat penerimaan dan penyerahan barang tidak dinyatakan dengan jelas berbeda halnya dengan The Hague Rules 1924 yang menyebutkan bahwa tanggung jawab pengangkut dimulai pada saat muatan dikaitkan pada *Slink atau Tackle* dipelabuhan muat dan berakhir di pelabuhan bongkar.

Digunakannya contaoiner baik untuk kepentingan ekspor maupun import dapat dibedakan dalam dua kondisi yaitu *Less Than Container Load (LCL)* dan *Full Container Load (FCL)*. Pemuatan baik secara LCL maupun FCL akan mengakibatkan proses penyelenggaraan pengangkutan barang dengan menggunakan container juga berbeda. Pada penyelenggaraan yang berbeda tersebut akan mengakibatkan tanggung jawab yang berbeda pula dari masing-masing pihak terkait dalam pengangkutan container tersebut.

Tujuan utama dalam penggunaan container tersebut serta sistem pengangkutan barang adalah untuk mengurangi resiko hilang atau rusaknya barang yang terdapat dalam container tersebut, sehingga tanggung jawab pengangkut pada dasarnya juga menekankan kepada resiko hilang atau rusaknya barang yang terdapat dalam container

Sarana pengangkutan dengan menggunakan container dalam penggunaannya mempunyai beberapa kelebihan yaitu:

1. Muat bongkar dilakukan dengan cepat dibandingkan apabila dilakukan dengan sistem konvensional.
2. Berkurangnya presentase barang yang hilang karena dicuri.
3. Memindahkan pengawasan oleh pemilik barang.
4. Percampuran barang yang seharusnya tidak boleh dicampur dengan barang lain dapat dihindari.
5. Menghindari usaha penyelundupan yang biasa terjadi dalam pengiriman barang secara ekspor-impor.

Pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang dengan container dengan tujuan import secara FCL pada dasarnya berhubungan dengan proses penyelenggaraan pengangkutan itu sendiri yaitu tahap pada saat container tersebut diangkut mulai dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar termasuk dalam hal ini adalah pada saat dilakukannya bongkar muat container dari kapal menuju lapangan timbun (*Container Yard*) dan tahap pada saat container tersebut diangkut dari lapangan timbun menuju gudang penerima masing-masing. Pihak pelayaran sebagai pihak pengangkut bertanggung jawab pada saat barang tersebut diterima dari pengirim, seluruh proses penyelenggaraan pengangkutan dilakukan sampai pada saat kapal itu tiba dipelabuhan bongkar, sedang saat berlakunya tanggung jawab pihak perantara pengangkutan adalah saat dilakukannya bongkar muat container sampai saat container tersebut diterima oleh pihak perantara pengangkutan sampai dengan pada saat container diterima digudang penerima. Kegiatan ekspor impor dengan menggunakan container sangat tergantung dengan dukungan sarana pelabuhan dan dukungan sumber daya manusia yang mengoperasionalkannya, selain itu juga segala peraturan yang dibuat hendaknya jangan sampai justru menghambat proses penyelenggaraan pengangkutan itu sendiri.

Peraturan-peraturan yang mengatur secara tegas masalah tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan barang dalam container hendaknya segera dibentuk demikian kesiapan dari para pihak dalam menyelenggarakan angkutan barang dengan container itu sendiri semakin meningkat pada saat ini.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pengangkutan dan Barang

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. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Menurut R. Soekardono, (Hukum Dagang Indonesia 2001;5) menyatakan bahwa: pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.

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 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.

Adapun didalam pengiriman barang ke daerah diluar pabean (ekspor) sebagaimana tercantum dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 10/MPP/SK/I/1996, barang barang ekspor digolongkan ke dalam 4 (empat) kelompok yakni:

1. Barang yang diatur tata niaga eksportnya
 - a) Tekstil dan Produk Tekstil (TPT)
 - b) Kayu dan Produk Kayu.
 - c) Barang hasil industri dan kerajinan dari kayu cendana.
 - d) Kopi.
 - e) Maniok
2. Barang yang diawasi eksportnya.
 - 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, dll.
3. Barang yang dilarang eksportnya.
 - 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 berupa slamb, lumps, scrabs, karet tanah, unsmoked sheet lebih rendah dari kualitas IV, blanket D off, cutting C, Remiled 4, flet back creps, dll.

4. Barang yang bebas Eksportnya.

B. Syarat sahnya Perjanjian Pengangkutan

Dalam Pasal 1320 KUH Perdata diatur mengenai syarat sahnya perjanjian yaitu:

- (1) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
- (2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
Menurut Pasal 1330 KUH Perdata, orang yang tidak cakap membuat persetujuan adalah:
 - (a) Orang-orang yang belum dewasa
 - (b) Mereka yang ditaruh dibawah pengampunan.
 - (c) Orang-orang perempuan dalam hal yang ditetapkan Undang-Undang dan semua orang barang siapa Undang-Undang membuat perjanjian tertentu.
- (3) Suatu hal tertentu
- (4) Suatu sebab yang halal.

Menurut H.M.N. Purwosutjipto, (Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 2004 ; 15)

“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”.

Dengan demikian 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 para pihak dapat meminta untuk dibuatkannya suatu akta yang disebut carter party. Tapi carter party 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.

C. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

1. Fungsi Pengangkutan

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

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.

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

- (1) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*)
- (2) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*)
- (3) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

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.

D. Manfaat Container

- a. *General Purpose Container* (G.P) yaitu container untuk dry cargo dapat digunakan untuk memuat bermacam - macam muatan seperti muatan dalam peti kayu ataupun muatan yang pembungkusannya dari karton.
- b. *Open Top Container* yaitu container yang diperlukan untuk muatan yang sensitif dan pemuatannya dilakukan dari atas container seperti kaca, mesin dan lain-lain.
- c. *Side Door Container* yaitu container yang diperlukan untuk muatan yang harus dimasukkan melalui pintu samping terutama pengangkutan container melalui kereta api.
- d. *Ventilated Container* yaitu container untuk barang-barang yang memerlukan ventilasi seperti tembakau, kopi, coklat, dan lain-lain.
- e. *Tank Container* yaitu container untuk mengangkut muatan cair baik inflamable maupun hazarous liquid.
- f. *Bulk Container* yaitu container untuk barang-barang seperti semen, gandum, beras dan lain-lain.
- g. *Collapsible Flat Racks* yaitu container untuk mengangkut barang-barang berat ataupun barang yang berukuran panjang.
- h. *Platform Flat* yaitu container yang dipakai dalam Ro Ro Vessels, mengangkut mesin-mesin berat dan ukuran berat.

Manfaat penggunaan container itu merupakan pengangkutan barang menggunakan container akan sangat menguntungkan bila dibandingkan dengan penggunaan dengan cara konvensional. Penggunaan container dapat memberikan manfaat bagi pemilik barang antara lain adalah:

1. Muatan angkutan dapat terhindar, terlindung dari kerusakan dan kehilangan.
2. Penggunaan container dapat menghemat biaya sewa gudang karena dapat berfungsi sebagai gudang berjalan.
3. Dapat ditemukan dengan mudah dimana container itu berada.
4. Aman dari barang-barang lain yang rusak.

Bagi para eksportir maupun importir yang ingin memanfaatkan penggunaan container dapat memperoleh container dengan cara menyewa. Penyewaan tersebut biasanya dilakukan pada pemilik container tersebut yang disebut sebagai suatu *Leasing Company*. Cara penyewaan melalui leasing yaitu dengan cara mengajukan permintaan container pada perusahaan pemilik container tersebut.

1. *Leasing Company* sebagai perusahaan yang menyewakan kontainer akan mengadakan persyaratan. Persyaratan itu akan dituangkan dalam bentuk "*Master Less Agreement*" dimana didalamnya kedua belah pihak yaitu mempunyai barang (*lessor*) dan penyewa (*lessee*) harus memenuhi ketentuan sebagai berikut: *Lessor* harus menyerahkan container pada lesse dalam

kondisi yang baik dan setelah masa sewa selesai lesse harus meyerahkan container kepada lesse dalam keadaan baik pula.

2. *Lesse* harus membayar uang sewa container kepada *lessor* yang diperhitungkan berdasarkan masa sewa dan pembayaran itu dapat dilakukan perhari atau secara long term (tenggang waktu yang lama).
3. Sewa container dinyatakan dimulai pada saat sejak hari tanggal dan jam sewaktu survey yang dilakukan oleh surveyor dan berakhir pada saat rampungnya perbaikan, maka container yang disewakan itu dinyatakan *off hire* (tanpa diperhitungkan biaya).
4. *Lesse* tidak akan menggunakan container yang disewakan untuk mengangkut barang yang dapat merusak container seperti barang yang bersifat kimiawi dan harus memperhatikan bukan saja kerusakan container tetapi juga harus menjaga container agar container jangan sampai hilang dan jika perlu lesse dapat mempunyai asuransi muatan.
5. Kedua belah pihak dapat memutuskan hubungan sewa yaitu pada tiga puluh hari setelah diterimannya surat permintaan pembatalan sewa, namun tanggung jawab lesse atas container terus berlangsung sampai saat container diterima kembali oleh lessor.

Untuk menjaga kemungkinan terjadinya kerusakan, maka sangat penting diadakan pemeriksaan dan pengecekan container sebelum diadakan pemuatan.

Pemeriksaan dan pencegahan dilakukan pada:

1. Extensial (bagian luar container)
 - a. Container tidak boleh ada lubang supaya air tidak dapat masuk.
 - b. Pintu container harus dapat dikunci dengan rapat.
 - c. Dalam container open top dan open side harus diperiksa bahwa tempat penutup dalam keadaan baik dan tidak rusak.
 - d. Semua label yang ditempelkan dalam pengiriman barang sebelumnya harus dibuang (*imco labels*) untuk mencegah salah pengertian dalam container.
 - e. Dalam pengangkutan dengan reefer container harus di cek apakah temperatur telah sesuai dengan persyaratan dengan barang yang akan diangkut dalam kontainer.
2. Keadaan dalam container
 - a. Bagian dalam kontainer harus bersih, tidak berbau dan tidak terdapat barang tajam.
 - b. Bila berbau yang dapat merusak muatan yang sensitive, perlu dibersihkan terlebih dahulu bila perlu dibersihkan dengan cara *chemical cleaning*.
 - c. Sebelum diadakan *stuffing* barang dalam kontainer harus diberi plastik lining atau kertas.
 - d. Bagian dalam container harus dalam keadaan kering apabila container lembab harus dikeringkan untuk menjaga barang jangan sampai rusak.
 - e. Container harus kedap air. Untuk pencegahan ini dapat dilakukan dengan menutup pintu kontainer dan memeriksa apakah ada cahaya dari luar yang dapat dilihat, bila ada cahaya maka kontainer tersebut tidak kedap air.

E. Penyelenggaraan Pengangkutan Container

1. Cara Pengiriman container
 - a. Pengiriman *Door to Door Service* dapat dilakukan yaitu jika ada agen pelayaran yang bersedia mengurusnya jika tidak ada agen pelayaran yang bersedia maka barang-barang akan segera dikeluarkan untuk disimpan dalam gudang pelabuhan, jika dengan cara pengiriman sistem:
 - *Container Yard System*
 - Container Freight
 - b. Pengiriman Door to Port Service

2. Penyelenggaraan dan Pembongkaran Container

Bila container dimuat atau dibongkar disuatu tempat yang khusus dibuat untuk itu, misalnya di Inland Depot dan ditempat tersebut telah tersedia peralatan yang lengkap maka tidak menimbulkan masalah tetapi kalau kontainer tersebut dimuat atau dibongkar ditempat penerima barang atau pengiriman barang dan dimana tempat gudang *shipper* atau *consignee* tidak memenuhi peralatan yang khusus untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran container diperlukan peralatan yang mampu menunjang pemuatan atau pembongkaran container maka di sini akan timbul masalah. Guna pemuatan atau pembongkaran container dibutuhkan peralatan yang menunjang seperti *forklift*, *crane*, *genty crane* dan sebagainya. Masalah demikian itu akan menimbulkan *Cargo Holding* yang tidak efisien dan resiko atas rusaknya muatan atau container.

3. Kendaraan Pengangkut Container

Tata operasional container memerlukan sarana angkutan yang memenuhi syarat kendaraan pengangkut container adalah bersifat khusus dan tidak semua jalan dapat dilalui, sehingga perlu pengaturan lalu lintas yang dapat digunakan untuk pengangkutan container. Setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk pengangkutan container harus memenuhi persyaratan teknis dan baik jalan serta terlebih dahulu memperoleh pengesahan dari Dirjen Perhubungan Darat. Setiap kereta tempelan yang digunakan untuk pengangkutan container harus memenuhi persyaratan dan baik jalan serta harus terlebih dahulu memperoleh pengesahan rancangan dari Ditjen Perhubungan Darat, sebelum memperoleh pengesahan diwajibkan untuk coba jalan.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan di PT. Samas Kendari. Dipilih lokasi tersebut dengan pertimbangan bahwa PT. Samas merupakan jasa pengangkutan yang besar. 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 PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Dengan Sistem Container di PT. SAMAS Kendari

Menurut Ibu Asolati, Amd, sebagai direktur PT. Samas Kendari, bahwa pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang diawali dengan kesepakatan pada kedua belah pihak: yaitu pihak pengiriman barang dan pihak pengangkut. Pihak-pihak yang terkait di dalam perjanjian pengangkutan adalah pihak pengirim barang dan pengangkut. Sedangkan penerima barang dalam rangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. Penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang. (hasil wawancara tanggal 10 juli 2017). 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:

- a. Penawaran dari pihak pengangkut
- b. Penawaran dari pihak pengirim

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 berikut:

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

Delovery Order (D/O) ekspor juga merupakan perintah pengeluaran container 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:

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)
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/darat 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 angkutan 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.

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

Dalam pengapalan barang masalah yang sering muncul terhadap nahkoda yang mewakili pemilik kapal adalah:

1. Tekanan terhadap nahkoda untuk mengeluarkan 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.

B. Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Pelaksanaan Pengangkutan Barang Dengan Container di PT. SAMAS Kendari

Perluasan tanggung jawab pengangkutan dalam pengangkutan barang dengan container ternyata tidak saja terhadap kondisi barang - barang muatan sejak barang diterima sampai dengan barang tersebut diserahkan kepada penerima dipelabuhan tujuan, namun hal ini terkait juga dengan sistem pengaturan temperatur ruangan container yang ada yang tujuannya untuk menjaga kondisi barang yang ada agar sampai di tujuan dengan kondisi yang baik pula, juga hal ini akan diatur tentang terjadinya kehilangan barang atau rusaknya Seal atau kunci container sesampainya dipelabuhan tujuan. Sarana pengangkutan dengan menggunakan container dalam penggunaannya mempunyai beberapa kelebihan yaitu :

1. Muat bongkar dilakukan dengan cepat dibandingkan apabila dilakukan dengan sistem konvensional.
2. Berkurangnya prosentase barang yang hilang karena dicuri.
3. Memudahkan pengawasan oleh pemilik barang.
4. Percampuran barang yang seharusnya tidak boleh dicampur dengan barang yang lain dapat dihindari.
5. Menghindari usaha penyelundupan yang biasa terjadi dalam pengiriman barang secara ekspor-impor.

Dalam pengiriman barang secara ekspor - impor, pelaksanaan barang dengan container dengan tujuan import secara FCL pada dasarnya berhubungan dengan proses pengangkutan itu sendiri yaitu tahap pada saat container tersebut diangkut mulai dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar termasuk dalam hal ini adalah pada saat dilakukannya bongkar muat container dari kapal menuju lapangan timbun (Container Yard) dan tahap pada saat container tersebut diangkut dari timbun menuju gudang penerima masing-masing. Pihak pelayaran sebagai pihak pengangkut bertanggung jawab pada saat barang tersebut diterima dari pengirim, seluruh proses penyelenggaraan pengangkutan dilakukan sampai pada saat kapal itu tiba di pelabuhan bongkar, sedang saat berlakunya tanggung jawab pihak perantara pengangkutan adalah saat dilakukannya bongkar muat container sampai saat peti kemas tersebut diterima oleh pihak perantara pengangkutan sampai dengan pada saat container diterima di gudang penerima. Kegiatan ekspor impor dengan menggunakan container sangat tergantung dengan dukungan sarana pelabuhan dan dukungan sumber daya manusia itu sendiri. Tanggung jawab pengangkut (*carrier*) terhadap hilangnya atau rusaknya muatan container.

1. Terjadinya kesalahan dan Kerusakan Terhadap Muatan
2. Tuntutan Ganti Rugi atas Hilang atau Rusaknya Muatan

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 prektek 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).

PP No. 5/1964 da peraturan yang menggantikanya PP No. 2/1969 menganggap kegiatan usaha pelayaran mencakup kegiatan bongkar-muat dengan alasan perlunya kebulatan tanggung jawab pengangkut. Sedangkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 mengatur bahwa usaha bongkar-muat dilakukan oleh perusahaan yang berdiri sendiri. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 menetapkan bahwa kegiatan bongkar muat dapat dilakukan baik oleh perusahaan pelayaran maupun oleh perusahaan bongkar-muat kapal.

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 diinginkan 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 dilaut 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 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.

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 protokol-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). Batas tanggung jawab maksimum (maksimum liability) adalah

jumlah terbesar yang harus ditanggung oleh pengangkut apabila terdapat kerusakan atau kehilangan barang. Tanggung jawab maksimum ini diatur dalam konvensi internasional.

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

Tanggung Jawab Pengirim Barang Walaupun hukum maritim 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). 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 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 freihht dan biaya lainnya yang timbul akibat dari penumpukan tersebut. Menurut peraturan yang tercantum di dalam Bill of Lading section 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.

1. Tanggung jawab para pihak dalam pengapalan barang
 - a. Petikemas yang di-suplay oleh carrier atau dipinjam dari container leasing di-stuffing oleh shipper digudang shipper atau tempat lainnya. 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.

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:

- 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 kedalam petikemas atas biaya dari carrier.
- c. Carrier kemudian memuat petikemas yang telah di isi oleh berbagai shipper dan boleh juga oleh shipper tunggal ke atas kapalnya.
- d. Dipelabuhan tujuan, petikemas yang sudah dibongkar dari kapal dibawa oleh freight forwarder ke CFS untuk di stripping.
- e. Barang-barang secara parcel dapat diambil oleh berbagai consignee atau dikirim

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

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.
2. Tanggung Jawab Para Pihak dalam perjanjian pengangkutan, ada 2 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. Samas Kendari 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. Samas Kendari 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.

B. Saran

1. Bill of Lading mempunyai arti yang sangat penting baik bagi carrier maupun bagi pengirim dan pengangkut sehingga kesalahan penulisan data pada bill of lading akan menempatkan carrier pada tanggungjawab yang seharusnya tidak perlu terjadi. Maka penulis menyarankan kepada PT. Samas agar lebih hati-hati lagi didalam membuat Bill of Lading untuk menghindari klaim dari shipper. Jika PT. Samas Kendari kurang ketelitian terhadap Letter of Indemnity yang diterima dari shipper maka bukan tidak mungkin PT. Samas Kendari 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. Samas Kendari juga tidak harus membayar klaim atas kesalahan yang bukan merupakan tanggung jawabnya meskipun dengan alasan bisnis, loyalitas 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 kewajibannya dapat terpenuhi dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir Muhammad, 2001, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Cita Aditya Bakti : Bandung.
- _____, 2004 *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Cita Aditya Bakti : Bandung.
- Baharuddin Lopa, 2000, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni : Bandung.
- Handri Raharjo, 2009, *Hukum Perjanjian di Indonesia*, Pustaka : Yusisia
- J. Moleong, Lexy, 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rusda Karya : Bandung.
- Purwo Sutjipto, HMN, 2004, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Djambatan : Jakarta.
- R. Djatmiko, 2000, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa Bandung.
- R.P. Suyono, 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut*, PPM : Jakarta.
- Soerjatin, R. Drs. 2007, *Hukum Dagang I dan II*, Intermedia : Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 2000, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia : Jakarta.
- Subekti, Prof. R. SH, dan R. Tjitrosudibyo, 2009, *KUHD dan UU Kepailitan*, Pradnya Paramita : Jakarta.
- Soekardono, 2001, *Hukum Perjanjian*, Ghalia Indonesia : Jakarta.
- _____, 2006, *Hukum Indonesia*, Ghalia Indonesia : Jakarta.
- Tirtamidjaja, Mr. SH, 2000, *Pokok – Pokok Hukum Perniagaan*, Djambatan : Jakarta.
- Utari, Siti. 2000, *Pengangkutan Laut di Indonesia Suatu Tinjauan Yuridis*, Balai Pustaka : Jakarta.

Perundang – Undangan

- Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD)
- Kitab Undang – Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)