

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Krisis keuangan Asia yang terjadi pada sekitar Juli 1997 merupakan periode krisis keuangan yang menerpa hampir seluruh Asia Timur dan menimbulkan kepanikan dunia perekonomian, dunia pun ikut terpuruk akibat penularan krisis keuangan yang melanda Asia. Krisis tersebut berimbas pula pada sektor industri yang berujung pada penutupan pabrik-pabrik karena mengalami kepailitan. Indonesia merupakan salah satu negara yang mendapat imbas krisis ekonomi cukup parah. Fakta menunjukkan daya saing ekonomi Indonesia semakin melemah, salah satunya di sektor lalu-lintas perdagangan.

Beberapa negara Asia Tenggara kemudian bersepakat untuk mengatasi permasalahan dalam lalu-lintas perdagangan barang dengan mengadakan perjanjian perdagangan *ASEAN Free Trade Agreement (AFTA)* atau *Asean China Free Trade Agreement (ACFTA)* dibentuk sebagai upaya untuk meningkatkan daya saing Asean di pasar dunia melalui penghapusan bea dan halangan non-bea di negara-negara ASEAN. Implementasi dari perjanjian tersebut dikenal dengan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Tujuan dari Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) ini untuk mengintegrasikan ekonomi regional Asia Tenggara, sehingga negara-negara anggota Asean menjadi negara makmur dan kompetitif dalam perdagangan dunia. Kondisi tersebut memerlukan adanya perusahaan jasa pengangkut yang

benar-benar dapat menunjang kegiatan pengangkutan ke luar negeri. Terutama kegiatan ekspor komoditi Indonesia ke luar negeri. Kebutuhan tersebut menjadi fenomena baru dengan bermunculannya perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengiriman barang melalui pengangkutan multimoda.

Berbicara mengenai perdagangan, perdagangan merupakan kegiatan ekonomi yang telah berlangsung selama ribuan tahun yang merupakan bagian penting dalam perkembangan peradaban manusia. Dalam perdagangan yang melibatkan multi aspek, antara lain terdapat aktifitas perdagangan berawal dari sebab alamiah seperti kebutuhan untuk memenuhi kebutuhan dasar karena tidak bisa produksi sendiri pada masa prasejarah maupun oleh sebab ingin mendapatkan keuntungan dan alasan politis di masa modern. Perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk yang dimaksud dapat berupa antar perorangan (individu dengan individu), antara individu dengan pemerintah suatu negara atau pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain.

Apabila membandingkan dengan pelaksanaan perdagangan di dalam negeri, maka perdagangan internasional sangatlah rumit dan kompleks. Kerumitan tersebut disebabkan oleh hal-hal seperti Pembeli dan penjual terpisah oleh batas-batas kenegaraan, barang harus dikirim dan diangkut dari suatu negara ke negara lainnya melalui bermacam peraturan seperti pabean, yang bersumber dari pembatasan yang dikeluarkan oleh masing-masing

pemerintah dan juga antara satu negara dengan negara lainnya terdapat perbedaan dalam bahasa, mata uang, taksiran dan timbangan, hukum dalam perdagangan dan sebagainya.

Berkembangnya model perdagangan sebagaimana tersebut di atas, ternyata berpengaruh besar pada perekonomian Indonesia. Hal tersebut secara otomatis pula merangsang pemerintah untuk bergegas menuju arah pembaharuan ekonomi Indonesia yang selama ini tertinggal apabila dibandingkan dengan negara-negara tetangga terdekat. Pesatnya pertumbuhan aktivitas ekonomi Indonesia sebetulnya dimulai pada Tahun 1978 seiring pula dengan mulai dibicarakannya pembangunan hukum ekonomi nasional. Ternyata hampir dua atau tiga dekade kemudian, perkembangan ekonomi di Indonesia akibat pengaruh ekonomi global sangat terasa aktivitasnya, hal tersebut dapat terlihat dengan merebaknya Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA), tumbuhnya berbagai industri dalam negeri, tumbuhnya perbankan, tumbuhnya perdagangan dengan luar negeri dan lain-lain yang diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia.

Selanjutnya, salah satu yang menarik dari pembangunan ekonomi Indonesia pada saat ini, juga pada masa-masa lampau adalah usaha perdagangan ekspor impor yang melibatkan para pengusaha domestik dengan para pengusaha asing atau para pengusaha luar negeri. Kegiatan seperti ini lazim juga sebagai aktivitas perdagangan internasional yang pada saat ini sedang ditingkatkan peranannya di Indonesia.

Perdagangan ekspor dan impor memegang peranan sangat penting dalam kehidupan bisnis di Indonesia, tidak saja ditinjau dari segi lalu lintas devisa melainkan juga atas sumbangannya kepada pendapatan nasional (*national income*). Pada saat ini pemerintah telah berusaha keras untuk mendorong laju perdagangan ekspor produk non migas. Dewasa ini kegiatan negara di bidang perdagangan internasional diatur sekumpulan peraturan internasional yang cukup rumit yang ketentuan-ketentuan pokoknya termuat dalam *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)* yang ditanda tangani negara-negara pada Tahun 1947. Disepakatinya GATT di dasarkan pada pertimbangan bahwa hubungan antar negara di bidang perdagangan dan ekonomi harus dijalankan dengan sasaran untuk meningkatkan standar hidup, menjamin lapangan kerja dan meningkatkan penghasilan dan pemenuhan kebutuhan. Indonesia menjadi anggota GATT sejak tanggal 24 februari 1950 dan kemudian menjadi original member WTO serta meratifikasi perjanjian perdagangan multilateral tersebut dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia).

Transaksi-transakasi melalui peraturan-peraturan GATT pada intinya lebih bersifat transaksi bisnis internasional publik karena perangkat peraturan, termasuk institusi dan mekanismenya dibuat oleh negara-negara. Sedangkan transaksi bisnis internasional yang bersifat privat adalah berupa ketentuan-ketentuan tentang hak dan kewajiban yang dibentuk oleh para pihak, untuk mengatur transaksi, objek, peristiwa-peristiwa bisnis beserta akibat-akibatnya yang disepakati dan dituangkan dalam bentuk kontrak tertentu,

seperti Join Ventura Agreement, Licence Agreement dan Buy and Sell Agreement.¹

Bidang transaksi internasional ini, meliputi seluruh bidang usaha yang bersifat mencari keuntungan seperti perdagangan barang dan jasa, penyaluran barang, pengadaan sarana prasarana kehidupan dan segala sesuatu yang berkaitan dengan kehidupan perusahaan, baik dari segi permodalan (investment), tenaga kerja maupun manajemen. Bentuk nyata kegiatan ini dapat dilihat dalam berbagai aktivitas komersial, seperti usaha transportasi, penyediaan perumahan (property business), bursa saham, jual beli barang dagang, sewa menyewa, bisnis transportasi, money changer, perhotelan dan penyediaan jasa (service) lainnya.

Bidang transaksi internasional berorientasi kepada keuntungan, sangat bergantung pada prediksi-prediksi yang ketat, cermat dan efisien di samping semaksimal mungkin menghindari kejadian atau resiko-resiko yang dapat mengakibatkan pemborosan. Dalam kaitan dengan hal itu, para pelaku bisnis sebaiknya juga mengetahui resiko-resiko yang dapat timbul dari akibat penggunaan hukum terutama hukum kontrak, sebagai suatu instrumen yang lazim digunakan dalam satu transaksi bisnis yang keberadaannya tidak dapat dipisahkan dari setiap hubungan bisnis.²

Mencermati bidang transaksi internasional, hal tersebut merupakan kajian dalam hukum perdagangan internasional yang merupakan bidang hukum yang berkembang cepat. Ruang lingkup bidang hukum perdagangan internasional cukup luas. Hubungan-hubungan dagang yang sifatnya lintas batas dapat mencakup banyak jenisnya, dari bentuknya yang sederhana, yaitu

¹ Ida Bagus Wyasa Putra, *Aspek-aspek Hukum Perdata Internasional dalam Transaksi Bisnis Internasional*, PT. Refika Aditama, cetakan kedua, Bandung 2008, hlm.2

² Sudargo Gautama, *Hukum Perdata Internasional Indonesia*, Jilid I, Alumni, Bandung 1992, hlm.4

dari barter, jual beli barang atau komoditi (produk-produk pertanian, perkebunan, dan sejenisnya), hingga hubungan atau transaksi dagang yang kompleks.

Kompleksnya hubungan atau transaksi dagang internasional ini paling tidak disebabkan oleh adanya jasa teknologi (khususnya teknologi informasi) sehingga transaksi-transaksi dagang semakin berlangsung dengan cepat. Batas-batas negara bukan lagi halangan dalam bertransaksi. Bahkan dengan pesatnya teknologi, dewasa ini para pelaku dagang tidak perlu mengetahui atau mengenal siapa rekan dagangnya yang berada jauh di belahan bumi. Terdapat berbagai motif atau alasan mengapa negara atau subjek hukum (pelaku dalam perdagangan) melakukan transaksi dagang internasional. Fakta yang sekarang ini terjadi adalah perdagangan internasional sudah menjadi tulang punggung bagi negara untuk menjadi makmur, sejahtera dan kuat, hal ini sudah banyak terbukti dalam sejarah perkembangan dunia.

Dewasa ini, telah banyak bermunculan perusahaan-perusahaan jasa pengiriman dengan pengangkutan multimoda yang sering melakukan hubungan hukum dengan pihak eksportir maupun importir. Persoalan yang kerap terjadi dalam pengangkutan barang melalui pengangkutan multimoda adalah tanggung jawab kehilangan dan kerusakan barang yang diangkut oleh perusahaan penyedia jasa pengiriman barang menjadi tidak jelas, mengingat banyaknya pihak yang terlibat dalam prosesnya. Persoalan ini bahkan hampir tiap tahun terjadi. Persoalan semakin krusial untuk ditangani sehubungan dengan termaktub dalam perjanjian pengangkutan barang ke luar negeri

dilindungi risiko kerusakan dan kehilangan barang melalui asuransi, namun ada pula yang tidak dilindungi oleh asuransi. Untuk itu kiranya perlu dikaji bagaimana tanggung jawab terhadap akibat dari kerusakan dan kehilangan barang diangkut, mengingat terdapat beberapa pihak yang tidak memiliki hubungan langsung dengan eksportir maupun importir.

Menurut Sadikin, dinyatakan bahwa:³

Permasalahan pokok yang dihadapi oleh para pihak dalam suatu pengangkutan multimoda, antara lain, adalah berkaitan dengan sistem tanggung jawab masing-masing pengangkutan, yang umumnya tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur sistem pengangkutan unimoda yang berbeda. Di samping itu, berbagai macam persyaratan yang harus dipenuhi masing-masing moda pengangkutan yang satu sama lain juga berbeda-beda. Hal ini tentunya dapat menyulitkan mereka apabila pada saat pengangkutan timbul permasalahan, seperti tanggung jawab dan ganti rugi, sebagai akibat timbulnya kerugian di pihak pengirim barang (*shipper*).

Berdasarkan pendapat tersebut di atas, diketahui bahwa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan pertanggungjawaban hukum dalam pengangkutan multimoda adalah lebih disebabkan oleh adanya sistem hukum yang berbeda pada setiap negara.

Berkaitan dengan perdagangan internasional, ketentuan Internasional yang mengatur perdagangan ke luar negeri tunduk pada *Contracts for the International Sales of Goods* (CISG). CISG yang diprakarsai oleh *The United Nation Commission on International Trade Law* (UNCITRAL) telah menghasilkan kesepakatan mengenai hukum materiil yang mengatur perjanjian jual beli (barang) internasional. Namun CISG ini belum di

³ Sadikin, *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan HAM RI, Jakarta, 2004, hlm. 3

ratifikasi oleh Indonesia sehingga menimbulkan persoalan dalam prakteknya tentang kekuatan mengikat CISG terhadap tanggung jawab pengangkut.

Selain itu, Konvensi lain yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut diatur dalam *International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading* dirumuskan di Brussel 1924 kemudian dikenal dengan nama *The Haque Rules*. *The Haque Rules* sendiri berlaku sebagai hukum kebiasaan dalam kegiatan perdagangan di laut. Kedua peraturan tersebut belum di ratifikasi oleh Indonesia namun dalam prakteknya mau tidak mau peraturan perundang-undangan Indonesia harus tunduk pada kedua peraturan tersebut agar tidak terjadi kekosongan hukum.

Praktek yang terjadi, dalam transaksi ekspor impor berkaitan dengan pengangkutan barang ke luar negeri sarat dengan resiko, resiko yang sering terjadi adalah kehilangan dan kerusakan barang. Resiko tersebut lebih banyak disebabkan karena lamanya perjalanan pengangkutan dan pengepakan barang yang sesuai standar. Resiko dapat terjadi ketika barang diangkut dari gudang pengepakan barang ke pelabuhan pemuatan, dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan atau dari pelabuhan tujuan menuju gudang penyimpanan (lokasi importir). Kerusakan dan/atau kehilangan barang, atau tidak sesuai jadwal diterima dapat terjadi karena kesalahan dan kesengajaan dari pengangkut. Kondisi demikian mengharuskan pengangkut bertanggung jawab terhadap kerusakan dan kehilangan barang. Selain itu, dimungkinkan pula resiko kehilangan dan kerusakan terjadi akibat pihak perantara lalai dalam melaksanakan kewajibannya, seperti halnya pada kasus Perusahaan pelayaran

Perseroan Terbatas Kumafa Lagun Marina, yang menyelenggarakan pengangkutan barang-barang yang oleh pemilik barang tersebut dikirimkan melalui ekspediteur PT. Lestari Abadi Sakti berupa alat-alat berat dengan ongkos kirim sebesar Rp 1.320.000.000,00 (satu milyar tiga ratus dua puluh juta rupiah). Pengirim melakukan komplain dan menolak ketika perusahaan pengangkutan menetapkan tarif biaya tambahan dengan alasan bahwa di laut terjadi sedimentasi atau pendangkalan karena alam, sehingga barang untuk ke tempat tujuan harus menggunakan kapal yang lebih kecil. Karena pengirim menolak tambahan biaya tersebut, akhirnya barang tidak terkirim sampai di tempat tujuan. Kasus lain adalah kasus PT. Pos Indonesia Cabang Surabaya Selatan dimana adanya ketidaksesuaian keterangan konsumen pada Formulir CP 71 (layanan paket luar negeri) atau blangko EMS (Layanan EMS) yang menyatakan bahwa wujud barang berupa permainan anak-anak. Namun ternyata setelah barang diterima ternyata bukan permainan anak-anak melainkan barang yang termasuk kategori “barang yang dilarang”, yaitu *airsoft gun*. Persoalan ini menarik untuk di teliti karena melibatkan pengangkut, pedagang perantara, pengusaha kapal dan pengirim barang. Oleh karena itu, perlu diteliti siapa yang bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang sebagai akibat adanya hubungan hukum diantara mereka.

Berdasarkan latar belakang di atas, menarik untuk diteliti dan dikaji persoalan tanggung jawab Perusahaan Jasa Pengangkut sebagai penyedia jasa pengiriman barang ke luar negeri dikaitkan dengan The Haque Rules dan CISG. Hasil penelitiannya akan dituangkan dalam skripsi yang berjudul:

Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan Dan Kehilangan Barang Yang Menggunakan Multimoda Transport Dihubungkan Dengan The Haque Rules dan CISG.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang penelitian di atas, peneliti mengidentifikasi beberapa masalah yang berkaitan dengan obyek penelitian, yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan mengenai tanggung jawab perusahaan jasa pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang dalam perjanjian pengangkutan barang ekspor dengan menggunakan multimoda transport menurut *The Haque Rules* dan CISG?
2. Persoalan hukum apa yang terjadi dalam hal tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport?
3. Upaya hukum apakah yang harus dilakukan oleh eksportir terhadap perusahaan jasa pengangkut apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang dengan menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan CISG?

C. Tujuan penelitian

Adapun yang menjadi tujuan peneliti dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan mengkaji pengaturan mengenai tanggung jawab perusahaan jasa pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang dalam perjanjian pengangkutan barang ekspor dengan menggunakan multimoda transport menurut *The Haque Rules* dan CISG.
2. Untuk mengetahui dan mengkaji permasalahan hukum yang terjadi dalam hal tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport
3. Untuk mengetahui dan mengkaji Upaya hukum apakah yang harus dilakukan oleh eksportir terhadap perusahaan jasa pengangkut apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang dengan menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan CISG?

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna baik secara teoritis maupun praktis yaitu :

1. Secara teoritis

Dapat dijadikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan Hukum Perdata, huku dagang, hukum pengangkutan, Hukum Bisnis dan Hukum Kepabeanan serta Hukum perdagangan Internasional sebagai perangkat hukum berkaitan dengan Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerusakan dan Kehilangan Barang yang Menggunakan Multimoda Transport Dihubungkan Dengan *The Haque Rules* dan CISG.

2. Secara Praktis

- a. Bagi Perusahaan Jasa Pengangkut

Sebagai pelaku usaha penyedia jasa pengiriman barang penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi perusahaan jasa pengangkut dalam menjalankan dan mengembangkan usahanya.

b. Bagi Eksportir

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan alternatif bagi eksportir berkaitan dengan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengiriman barang ke luar negeri berdasarkan *The Hague Rules* dan CISG.

c. Bagi Importir

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan alternatif bagi importir berkaitan dengan tanggung jawab terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang diperjanjikan dengan perusahaan pengangkutan berdasarkan *The Hague Rules* dan CISG.

d. Bagi Perusahaan Asuransi

Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis dan sebagai referensi normatif dalam menindaklanjuti klaim asuransi terhadap hilang atau rusaknya barang dalam pengangkutan ke luar negeri yang telah diasuransikan.

e. Bagi Pemerintah (Bea Cukai)

Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi kepada pemerintah sebagai wawasan alternatif tentang ruang lingkup pengiriman barang ke luar negeri sebagai dasar dalam menerbitkan

dokumen-dokumen yang menjadi syarat penyelenggaraan ekspor-impor.

B. Kerangka Pemikiran

Negara Indonesia seringkali disebut sebagai negara yang mengusung gagasan Negara kesejahteraan (*welfare State/WS*), hal ini karena di dalam pembukaan 1945 terdapat salah satu tujuan negara yang mengekspresikan gagasan Negara kesejahteraan itu. Gagasan Negara kesejahteraan sebagai sebuah konsep, bukan terlahir dari sebuah ikhtiar pendek. Ditilik dari perspektif sejarah, WS hadir dalam bayang-bayang pergumulan dua ideologi ekstrim yakni, individualisme dan kolektivisme. Dalam perkembangan selanjutnya gagasan Negara kesejahteraan berkembang menjadi beberapa konsep dengan menampilkan beberapa varian, yaitu:⁴

1. *Residual Welfare State*, yang meliputi negara seperti Australia, Kanada, Selandia Baru, dan Amerika Serikat, dengan basis rezim kesejahteraan liberal dan dicirikan dengan jaminan sosial yang terbatas terhadap kelompok target yang selektif serta dorongan yang kuat bagi pasar untuk mengurus pelayanan publik.
2. *Universalist Welfare State*, yang meliputi negara seperti Denmark, Finlandia, Norwegia, Swedia, dan Belanda, dengan basis rezim kesejahteraan sosial demokrat dan dicirikan dengan cakupan jaminan sosial yang universal dan kelompok target yang luas serta tingkat dekomodifikasi yang ekstensif.
3. *Social Insurance Welfare State*, yang meliputi negara seperti Austria, Belgia, Prancis, Jerman, Italia, dan Spanyol dengan basis rezim kesejahteraan konservatif dan dicirikan dengan sistem jaminan sosial yang tersegmentasi serta peran penting keluarga sebagai penyedia pasok

⁴ Hans Kelsen, *Teori Umum Hukum dan Negara* (Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif-Empirik) Alih bahasa oleh : Soemardi. Cet. III. Bee Media Indonesia, Bandung, 2010, hlm. 225.

kesejahteraan. Di sini, WS bergerak dari bentuk gagasan menuju konsep, model, dan teori.

4. Negara modern sebagai personifikasi dari tata hukum merupakan bentuk penyederhanaan atau generalisasi yang dilakukan Hans Kelsen berdasarkan perspektif teori hukum murni, dimana negara hanya dipandang sebagai fenomena hukum, sebagai badan hukum, yakni korporasi.

Negara modern adalah personifikasi dari tata hukum. Artinya, negara dalam segala aktifitasnya senantiasa didasarkan pada hukum. Negara dalam konteks ini lazim disebut sebagai negara hukum. Dalam perkembangan pemikiran mengenai negara hukum, dikenal dua kelompok negara hukum, yakni negara hukum formal dan negara hukum materiil.

Melihat pandangan mengenai *social welfare* tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa bidang *social welfare* mencakup semangat umum untuk berusaha dengan dalil-dalilnya dan adanya jaminan keamanan, sehingga dapat dibuktikan bahwa ketertiban hukum harus didasarkan pada suatu skala nilai-nilai tertentu, yang tidak dirumuskan dengan rumus-rumus yang mutlak akan tetapi dengan memperhatikan kepentingan-kepentingan masyarakat yang berubah-ubah mengikuti perubahan zaman, keadaan, dan perubahan keyakinan bangsa.

Dengan demikian, dalam hakekatnya negara kesejahteraan dapat digambarkan keberadaannya sebagai pengaruh dari hasrat manusia yang mengharapkan terjaminnya rasa aman, ketentraman, dan kesejahteraan agar tidak jatuh ke dalam kesengsaraan. Alasan tersebut dapat digambarkan sebagai motor penggerak sekaligus tujuan bagi manusia untuk senantiasa mengupayakan berbagai cara demi mencapai kesejahteraan dalam

kehidupannya. Sehingga ketika keinginan tersebut telah dijamin dalam konstitusi suatu negara, maka keinginan tersebut harus dijamin dan negara wajib mewujudkan keinginan tersebut. Dalam konteks ini, negara ada dalam tahapan sebagai negara kesejahteraan.

Kaitannya dengan peran negara dalam konteks dunia internasional, menurut Huala Adolf,⁵ dinyatakan bahwa:

Negara merupakan subjek hukum terpenting dalam perdagangan internasional, hal tersebut karena: ia satu-satunya yang mempunyai kedaulatan; negara juga berperan baik secara langsung maupun tidak langsung dalam pembentukan organisasi-organisasi (perdagangan) internasional di dunia yang kemudian organisasi perdagangan internasional inilah yang kemudian berperan dalam membentuk aturan-aturan hukum perdagangan internasional; peran penting negara lainnya adalah negara juga bersama-sama dengan negara lain mengadakan perjanjian internasional guna mengatur transaksi perdagangan diantara mereka; dan negara berperan juga sebagai subjek hukum dalam posisinya sebagai pedagang.

Salah satu aspek dalam pembangunan nasional adalah pembangunan di bidang hukum dan ekonomi. Cita-cita ekonomi Indonesia adalah menyiapkan konsep tentang kehidupan ekonomi yang diinginkan, yaitu kehidupan berbangsa dan bernegara yang rakyatnya memiliki kesejahteraan dalam keadilan sosial.⁶ Pembangunan di bidang ini harus menjamin terwujudnya ketertiban dalam masyarakat atau negara, karena ketertiban adalah tujuan pokok dan pertama dari segalanya, karena ketertiban ini pula

⁵ Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm. 58-59.

⁶ Sri Redjeki Hartono, "*Hukum Ekonomi Indonesia*", Bayumedi Publishing, Malang, 2007, hlm.30-31.

sebagai syarat fundamental bagi adanya suatu masyarakat manusia yang teratur.⁷

Cita-cita ekonomi Indonesia adalah menyiapkan konsep tentang kehidupan ekonomi yang diinginkan, yaitu kehidupan berbangsa dan bernegara yang rakyatnya memiliki kesejahteraan dalam keadilan sosial. Pembangunan ekonomi sebagai bagian dari pembangunan nasional merupakan salah satu cara untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur. Konsep pembangunan ekonomi dijabarkan di dalam Pasal 33 ayat (1) Undang-undang Dasar 1945 Amandemen keempat yang menyatakan bahwa perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasarkan atas asas kekeluargaan dan di dalam Pasal 33 ayat (4) Undang-undang Dasar 1945 Amandemen keempat, yang menyatakan:

Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

Pengaturan yang demikian menimbulkan munculnya kepedulian terhadap ekonomi kerakyatan yang mengutamakan kemakmuran masyarakat bukan hanya kemakmuran perorangan. selanjutnya, Pasal 28D ayat (2) Perubahan UUD 1945 ditentukan bahwa “Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”.

⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional*, Binacipta, Bandung, 1986, hlm. 2.

Berdasarkan ketentuan Pasal 33 ayat (4) dan Pasal 28D ayat (2) UUD 1945 di atas, Perdagangan internasional merupakan faktor yang sangat penting dalam meningkatkan kemajuan ekonomi negara-negara di dunia. Jika perekonomian dunia ingin makmur dalam suasana yang berubah seperti sekarang, perdagangan harus memainkan peranan penting, kemudian perlu juga diketahui, bahwa perdagangan internasional terjadi karena bertemunya subjek-subjek hukum yang bertempat tinggal di negara-negara yang berlainan dan telah mengadakan hubungan perdagangan seperti dalam jual beli.

Salah satu aspek yang amat penting dalam Perjanjian adalah pelaksanaan perjanjian itu sendiri. Bahkan, dapat dikatakan justru pelaksanaan perjanjian inilah yang menjadi tujuan orang-orang yang mengadakan perjanjian, karena justru dengan pelaksanaan perjanjian, pihak-pihak yang membuatnya akan dapat memenuhi kebutuhannya, kepentingannya serta mengembangkan bakatnya.

Pasal 1313 KUH Perdata yang dimaksud dengan perjanjian, sebagai berikut : “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Perjanjian, kalau dilihat dari wujudnya adalah merupakan rangkaian kata-kata yang mengandung janji-janji atau kesanggupan-kesanggupan yang diucapkan atau yang dituangkan dalam bentuk tulisan oleh pihak-pihak yang membuat

perjanjian. Dalam perjanjian tercantum hak-hak dan kewajiban-kewajiban para pihak yang membuatnya.⁸

Perjanjian atau *verbinten* mengandung pengertian suatu hubungan kekayaan/harta benda antara dua orang atau lebih, yang memberi kekuatan hak satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menunaikan prestasi. Pengertian tersebut dijumpai unsur-unsur yang memberi wujud pengertian perjanjian, antara lain yaitu hubungan hukum yang menyangkut kekayaan antara dua orang atau lebih, yang memberi hak pada satu pihak dan kewajiban pada pihak lain tentang suatu prestasi.⁹ Jadi, perjanjian adalah : “Hubungan hukum/*rechtsbreking* yang oleh hukum itu sendiri diatur dan disahkan cara perhubungannya” Adapun pengertian perjanjian adalah sebagai berikut : “Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang yang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal”.¹⁰

Hubungan hukum dalam perjanjian, bukan suatu hubungan yang bisa timbul dengan sendirinya seperti yang terdapat dalam harta benda kekeluargaan. Dalam hubungan hukum kekayaan keluarga, dengan sendirinya timbul hubungan hukum antara anak dengan kekayaan orang tuanya seperti yang diatur dalam hukum waris. Lain halnya dalam perjanjian, hubungan hukum antara pihak yang satu dengan pihak yang lain tidak bisa timbul dengan sendirinya. Hubungan tersebut tercipta oleh karena adanya “tindakan

⁸ Mariam Darius Badruzaman, *Keputusan-keputusan Tentang Perkara Perdata*, Bappit Cabang Sumatera Utara, Medan, 1962, hlm, 253.

⁹ M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, P.T. Alumni, Bandung, 1986. hlm. 6.

¹⁰ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermedia, Jakarta, 1979, hlm 1.

hukum”. Tindakan hukum yang dilakukan oleh pihak-pihaklah yang menimbulkan hubungan hukum perjanjian, sehingga terhadap satu pihak diberi hak oleh pihak yang lain untuk memperoleh prestasi, sedangkan pihak yang lain itupun menyediakan diri dibebani dengan kewajiban untuk menunaikan prestasi. Adapun syarat sahnya perjanjian menurut Pasal 1320 KUH Perdata, diperlukan 4 (empat) syarat, yaitu : Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya; Kecakapan untuk membuat suatu perikatan; Suatu hal tertentu; dan Suatu sebab yang halal.”

Apabila ditinjau dari segi prestasi, perjanjian dapat dibagi antara “perjanjian untuk memberikan sesuatu (*te geven*)”, “melakukan sesuatu” (*te doen*) dan “tidak melakukan sesuatu” (*niet te doen*). Demikian juga perjanjian dapat kita bedakan antara “perjanjian sipil” dan “perjanjian *natuurlijk*” (*natuurlijke verbinten*) ditinjau dari segi kekuatan memaksanya.

Melaksanakan perjanjian berarti melaksanakan sebagaimana mestinya apa yang merupakan kewajiban terhadap siapa perjanjian itu dibuat. Oleh karena itu, melaksanakan perjanjian pada hakikatnya adalah berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu untuk kepentingan orang lain yakni pihak yang berhak atas pelaksanaan perjanjian tersebut.

Selanjutnya, asas Kebebasan Berkontrak sebagaimana ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUHPdata menyatakan bahwa “semua perjanjian yang dibuat secara sah mengikat sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya“. Pasal ini mengatur azas kebebasan berkontrak, yaitu bahwa para pihak dalam suatu perjanjian bebas untuk menentukan materi/isi dari

perjanjian sepanjang tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan kepatutan. Pasal 1267 KUHP mengatur bahwa “Pihak yang terhadapnya perikatan tidak dipenuhi, dapat memilih; memaksa pihak yang lain untuk memenuhi persetujuan, jika hal itu masih dapat dilakukan, atau menuntut pembatalan persetujuan, dengan penggantian biaya, kerugian dan bunga.”. jadi pasal ini mengatur konsekuensi hukum apabila tidak terpenuhinya suatu perjanjian adalah berhubungan dengan isi perjanjian, yaitu kebebasan menentukan “apa” dan dengan “siapa” perjanjian itu diadakan. Perjanjian yang dibuat harus sesuai dengan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mempunyai kekuatan mengikat.¹¹

Selanjutnya, Pasal 1233 BW berbunyi sebagai berikut “ Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang -undang.” Dapat dicermati dari ketentuan pasal di atas, maka perikatan bersumber dari 2 hal, yaitu : Perjanjian dan Undang-undang. Perikatan yang lahirnya dari Perjanjian artinya dua orang atau lebih dapat menjadi terikat untuk melakukan hak dan kewajiban masing-masing dikarenakan mereka menyetujui sebuah perjanjian. perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak akan mempunyai kekuatan mengikat sebagai mana undang-undang bagi keduanya.

Pasal 1243 KUH Perdata yang dimaksud dengan wanprestasi, sebagai berikut : “Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap

¹¹ Mariam Darus Badruzaman, *Op.Cit.*, hlm. 110.

melailaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya”. Objek perjanjian yang merupakan hak debitur dan kewajiban debitur biasanya dinamakan prestasi. Menurut Pasal 1234 Kitab Undang-undang Hukum Perdata prestasi ini dapat berupa memberi sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu. Apa yang dimaksud dengan sesuatu di sini tergantung pada maksud atau tujuan dari pada para pihak yang mengadakan hubungan hukum, apa yang akan diberikan, yang harus diperbuat dan yang tidak boleh diperbuat. Perkataan sesuatu tersebut bisa dalam bentuk materil (berwujud) dan bisa dalam bentuk immateril (tidak berwujud).¹²

Prestasi ini adalah “objek” atau “*voorwerp*” dari *verbinten* tanpa prestasi, hubungan hukum yang dilakukan berdasar tindakan hukum sama sekali tidak mempunyai arti apa-apa bagi hukum perjanjian. Pihak yang berhak atas prestasi mempunyai kedudukan sebagai “*schuldeiser*” atau “kreditur”. Pihak yang wajib menunaikan berkedudukan sebagai “*schuldenaar*” atau “debitur”.¹³

Prestasi dalam suatu perjanjian harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut di bawah ini :¹⁴

1. Harus diperkenankan, artinya tidak oleh bertentangan dengan Undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan (Pasal 1335 dan 1337 KUHPerdata);

¹² H. Riduan Syahrani, *Seluk-beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, P.T Alumni, Bandung, 2004, hlm. 197.

¹³ M. Yahya Harahap, *Op., Cit*, hlm. 7.

¹⁴ H. Riduan Syahrani, *Op., Cit*, hlm. 198.

2. Harus tertentu dan dapat ditentukan, artinya harus terang dan jelas (Pasal 1320 ayat (3) dan Pasal 1333 KUHPerduta); dan
3. Harus mungkin dilakukan, artinya mungkin dilaksanakan menurut kemampuan manusia. Jika prestasinya secara objektif tidak mungkin dilaksanakan, tidak akan timbul perikatan. Sedangkan jika prestasinya secara subjektif tidak mungkin dilaksanakan, tidaklah demikian.

Prestasi adalah suatu yang wajib harus dipenuhi oleh debitur dalam setiap perikatan. Prestasi merupakan daripada perikatan. Apabila debitur tidak memenuhi prestasi sebagaimana yang telah ditentukan dalam perjanjian, ia dikatakan wanprestasi (kelalaian), sedangkan Wanprestasi seorang debitur dapat berupa 4 (empat) macam yaitu: ¹⁵ sama sekali tidak memenuhi prestasi; tidak tunai memenuhi prestasi; terlambat memenuhi prestasi; keliru memenuhi prestasi. Kemudian, dalam menentukan syarat-syarat suatu perjanjian, bisa dilaksanakan dalam dua sistem tergantung sistem mana yang kita anut, apakah sistem Civil Law seperti di Indonesia yang mengacu kepada Pasal 1320 BW atau sistem Common Law seperti yang dianut oleh Amerika Serikat dimana ditentukan syarat sahnya perjanjian adalah adanya : *Offer* (penawaran) dan *acceptance* (penerimaan); *Meeting of minds* (penyesuaian kehendak); *Consideration* (prestasi); dan *Competent parties* dan *legal subject matter* (kemampuan hukum para pihak) dan pokok persoalan yang sah.

Berdasarkan syarat-syarat yang diperlukan di atas, pada intinya seluruhnya merupakan hakekat dari suatu transaksi bisnis yang disepakati setelah terlebih dahulu kedua belah pihak melakukan kegiatan tawar menawar (*negotiation*), tentang hak dan kewajiban para pihak sehubungan dengan objek bisnis, prestasi, risiko, peristiwa serta implikasi dari setiap peristiwa yang

¹⁵ *Ibid*, hlm 218.

timbul akibat transaksi, termasuk implikasi dari setiap peristiwa di luar hubungan bisnis seperti peristiwa alam tindakan pemerintah serta tindakan pihak ketiga lainnya. Dengan demikian hakekat suatu transaksi adalah proses negosiasi dalam proses penyusunan suatu kontrak bisnis yang selanjutnya ditentukan hukum mana yang akan dipilih oleh para pihak, di samping itu juga masalah bahasa merupakan elemen yang penting pula.

Menurut HMN. Purwosutjipto,¹⁶ dikatakan bahwa dipandang dari sudut jual beli perusahaan, perbuatan ekspor impor adalah perikatan yang timbul dari perjanjian jual beli perusahaan yang telah ditutup. Ekspor impor adalah prestasi penjual dalam usahanya untuk menyerahkan barang kepada pembeli diseberang lautan. Ekspor dilakukan oleh penjual di Indonesia, sedangkan impor dilakukan oleh penjual di luar negeri. Jadi ekspor impor adalah perbuatan penyerahan oleh penjual kepada pembeli. Selanjutnya, HMN Purwosutjipto menyatakan bahwa ekspor impor adalah prestasi penjual dalam usahanya untuk menyerahkan barang kepada pembeli di seberang lautan. Ekspor dilakukan oleh penjual di Indonesia, sedangkan impor dilakukan oleh penjual di luar negeri. Jadi, ekspor impor adalah perbuatan *penyerahan* oleh penjual kepada pembeli. Ini merupakan unsur pertama dari suatu pelaksanaan perjanjian jual beli perusahaan. Sedangkan unsur kedua adalah *pembayaran*. Unsur kedua ini pada umumnya dilakukan dengan mempergunakan devisa, yaitu alat pembayaran luar negeri.¹⁷

¹⁶ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1992, hlm. 5

¹⁷ Purwosutjipto, *Hukum Dagang Indonesia: Hukum Jual Beli Perusahaan*, Djambatan, 1984, hlm. 4.

Dalam perdagangan internasional, para penjual lazimnya disebut eksportir dan pihak pembeli disebut importir. Dalam hal ini, hubungan perdagangan telah terjadi, jika penjual maupun pembeli telah mencapai kesepakatan dalam transaksi jual beli. Lazimnya kalau kesepakatan telah tercapai oleh kedua belah pihak, maka perdagangan luar negeri itu telah dapat dilaksanakan.

Berkaitan dengan proses pengiriman barang ke luar negeri yang menggunakan multimoda transport, asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu yang asas yang bersifat publik dan asas yang bersifat perdata. Menurut Abdulkadir Muhamad,¹⁸ asas hukum publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah. Sementara itu asas hukum perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pemilik barang.

HMN Purwosutjipto mendefinisikan bahwa Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana 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 uang angkutan.¹⁹

¹⁸ Abdulkadir Muhamad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya akti, Bandung, 2013, hlm. 12.

¹⁹ Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, 1991, Hlm. 2

Sementara Pengangkutan Multimoda sesuai dengan konvensi *International Multimoda Transport of Goods (The MT Convention)* dapat diartikan sebagai salah satu cara pengangkutan dengan mempergunakan paling sedikit 2 (dua) jenis alat pengangkutan yang berdasarkan suatu kontrak pengangkutan multimoda dari satu tempat di suatu Negara di mana barang tersebut diperalihkan resiko atau tanggung jawabnya oleh pelaksana pengangkutan multimoda ke suatu tempat di mana barang akan diserahkan yang terletak di Negara lainnya.²⁰

Penyelenggaraan pengangkutan barang ke luar negeri menurut Victor Situmorang merupakan sebagai pelayaran khusus yang bertujuan untuk menunjang kegiatan industri, seperti yang beliau tuliskan dalam bukunya sebagai berikut:

“Pelayaran khusus yang bertujuan untuk menunjang kegiatan industri: dalam hal ini industri-industri besar tertentu seperti industri semen, industri pupuk, industri perikanan diperkenankan memiliki kapal-kapal untuk keperluan pengangkutan hasil industrinya, sehingga dengan demikian kehidupan industrinya tidak akan tergantung pada alat angkutan umum”²¹

Faktanya banyak pula industri yang tidak memiliki alat pengangkutan sendiri, sehingga masih memerlukan jasa dari perusahaan jasa pengiriman barang. Sedangkan istilah “pengangkutan” yang terpakai dalam Titel VA Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) ini berarti (seorang/badan) yang berjanji menyelenggarakan pengangkutan barang-

²⁰ Sadikin, *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan HAM RI, Jakarta, 2004, Hlm. 13

²¹ Victor Situmorang, *Sketsa Asas Hukum Laut*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1987. hlm. 12

barang di laut (seluruhnya atau sebagian) secara time charter atau *voyage charter* atau suatu persetujuan lain.²²

Dalam penelitian ini mengkaitkan masalah pengangkutan laut dan pengiriman barang ke luar negeri ini dengan *International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading* yang kemudian lebih dikenal dengan *The Haque Rules*, disepakati di Brussel 25 Agustus 1924 dan *Contract for the International Sale of Goods (CISG)* disepakati di Vienna 1980 yaitu ketentuan mengenai kontrak untuk penjualan barang internasional sebagai landasan penyelenggaraan pengangkutan laut dan penjualan barang internasional.

Menjadi dasar berlakunya hukum internasional yaitu Asas *Pacta Sunt Servanda* ini berasal dari pepatah dalam bahasa Romawi, yang berarti “*setiap janji mengikat*”, atau dengan perkataan lain, bahwa setiap perjanjian harus ditaati oleh mereka yang membuatnya. Selain itu terdapat asas “*Primat Hukum Internasional*” mengandung arti bahwa hukum internasional lebih tinggi derajatnya daripada hukum nasional dan traktat itu merupakan sebagian dari hukum internasional, yaitu *hukum publik internasional*. Hukum yang mengatur hubungan antara 2 (dua) orang atau lebih yang berlainan kewarganegaraannya disebut *hukum perdata internasional*. Kedua asas ini bersumber kepada anggapan yang sekarang diterima umum, bahwa “di atas

²² Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Cetakan ke-5, Penerbit Sumur Bandung, 1970, Hlm. 270 dikutip dari Victor Situmorang, *Sketsa Asas Hukum Laut*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1987. Hlm. 56

kekuasaan negara nasional seharusnya ada suatu kekuasaan hukum internasional.²³

Dalam *The Haque Rules* secara lebih tegas menyebutkan bahwa pengangkutan barang meliputi periode sejak barang dimuat sampai waktu barang tersebut dibongkar dari kapal. Periode tanggung jawab pengangkut *The Haque Rules* dikenal dengan asas "*From Tackle to Tackle*",²⁴ serta dalam *The Hamburg Rules* juga terdapat asas periode tanggung jawab pengangkut dengan menggariskan bahwa periode tanggung jawab pengangkut meliputi periode dimana pengangkut menguasai barang di pelabuhan pemuatan, selama menguasai barang di pelabuhan tujuan sampai barang diserahkan. Periode tanggung jawab ini dikenal dengan asas "*From Ware House to Ware House*".²⁵

Kedua asas tersebut akan menjadi landasan utama guna menentukan pihak yang akan memikul tanggung jawab, apabila terjadi kerusakan dan kehilangan barang yang dikirim.

Selanjutnya 5 (lima) prinsip *Haque Rules* dalam pertanggungjawaban pengangkutan, antara lain:²⁶

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*);

²³ Bachsan Mustafa, *Sistem Hukum Indonesia Terpadu*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm. 91

²⁴ Sadikin, *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan HAM RI, Jakarta, 2004, hlm. 58

²⁵ *Ibid*, hlm. 59

²⁶ Suwardi, *Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Narotama Surabaya Volume XX No.20, April 2011

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute* atau *strict liability principle*);
4. Prinsip tanggung jawab atas praduga bahwa pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability principle*);
5. Prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability principle*).

Dalam hal ini pertanggungjawaban terhadap kerusakan dan hilangnya barang yang dikirim menggunakan jasa pengiriman dan pengangkutan, berdasarkan ketentuan Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), dalam ayat (1) dinyatakan bahwa “pengangkut wajib menjamin keselamatan barang dari saat diterimanya hingga saat diserahkan”. Adapun perjanjian para pihak terkait pengiriman barang ke luar negeri dalam penelitian akan dianalisis berdasarkan asas perikatan yang termaktub dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) asas kebebasan berkontrak menegaskan bahwa :

1. Asas undang-undang bagi mereka yang membuatnya ini berarti bahwa perjanjian yang sah itu mengikat mereka yang membuatnya.²⁷
2. Asas kebebasan dalam membuat perjanjian atau persetujuan artinya, orang bebas dalam membuat perjanjian bagaimanapun bentuk dan isinya, dengan syarat tidak bertentangan dengan kesusilaan, tertib hukum dan undang-undang berlaku.²⁸
3. Asas bahwa persetujuan atau perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, asas ini mengandung arti bahwa pelaksanaan persetujuan harus dilakukan dengan itikad baik dan tidak boleh dengan itikad buruk (itikad baik = *ter geode trouw* dan itikad buruk = *ter kwade trouw*).²⁹

²⁷ Bachsan Mustafa, *Sistem Hukum Indonesia Terpadu*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm. 156

²⁸ *Ibid*, hlm. 156

²⁹ Bachsan Mustafa, *Op.cit.*, hlm. 157

Kemudian, berdasarkan Pasal 40 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pertanggungjawaban pengangkutan merujuk kepada Bagian Kesembilan Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut yang menyatakan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati”. Selanjutnya dalam Pasal 22 sampai Pasal 25 dan Paragraf 2 Kegiatan Trayek Angkutan Laut Luar Negeri terdiri dari Pasal 26 sampai Pasal 28 sebagai landasan teknis dari penyelenggaraan pengangkutan laut luar negeri dari Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Terdapat perubahan dari ketentuan tersebut menjadi Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Namun perubahan yang ada tidak mengubah ketentuan yang terdapat dalam Paragraf 1 dan Paragraf 2 yang kemudian akan menjadi landasan dalam penelitian ini. Sehingga peneliti tetap memasukkan beberapa ketentuan teknis yang termaktub dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagai landasan teknis penyelenggaraan pengangkutan ke luar negeri.

Perkembangan hukum di Indonesia setelah dikeluarkannya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2008 tentang Pengesahan Statuta Lembaga Internasional Untuk Unifikasi Hukum Perdata (*Statute of International Institute for The Unification of Private Law*). Menjadikan

Indonesia secara resmi telah tercatat sebagai anggota UNIDROIT, maka konsekuensi logisnya Indonesia seharusnya mengikuti dan menjalankan prinsip-prinsip yang diatur oleh UNIDROIT.³⁰ Peraturan Presiden tersebut dapat juga kiranya menjadi landasan sementara mengisi kekosongan hukum karena belum adanya harmonisasi dan ratifikasi beberapa perjanjian internasional, serta menjadi jalan untuk kemudian segera dilakukan ratifikasi dan harmonisasi hukum khususnya berkaitan dengan pengangkutan ke luar negeri dan kontrak internasional.

Selanjutnya berdasarkan CISG, ketentuan CISG hanya mengatur secara khusus mengenai kewajiban para pihak sebagaimana ditentukan dalam bab II tentang kewajiban penjual dan bab III yang menyebutkan tentang kewajiban pembeli. Secara timbal balik dapat disimpulkan bahwa kewajiban penjual merupakan hak dari pembeli demikian pula sebaliknya. Adapun kewajiban penjual menurut CISG adalah sebagai berikut:³¹

1. Menyerahkan barang-barang, dokumen-dokumen, sebagaimana diperlukan dalam kontrak (Pasal 30);
2. Jika penjual tidak terikat untuk menyerahkan barang-barang di tempat yang ditentukan maka kewajibannya adalah menyerahkan barang-barang kepada pengangkut pertama untuk diserahkan kepada pembeli (Pasal 31 Sub a);
3. Penjual harus menyerahkan barang-barang:
 - a) Pada tanggal ditentukan.
 - b) Dalam jangka waktu yang ditentukan.
 - c) Dalam jangka waktu yang wajar (*reasonable*) setelah pembuatan kontrak (Pasal 33)

³⁰ Rotua Deswita Raja Guk Guk, Jurnal Hukum, *Perjanjian Jual Beli Barang Secara Internasional Menurut UPICCs dan CISG Serta KUHPerdara*, hlm. 3

³¹ Hukum Perdagangan Internasional dalam <http://www.jct-indonesia.com2010/05/hukum-perdagangan-internasional.html> diakses tanggal 10 Januari 2017.

4. Penjual harus menyerahkan barang-barang sesuai dengan jumlah, kualitas dan persyaratan yang ditentukan dalam kontrak (Pasal 35 Ayat 1);
5. Penjual harus menyerahkan barang-barang yang bebas dari tuntutan dan hak pihak ketiga kecuali pembeli menyetujui untuk mengambil barang-barang tersebut (Pasal 41).

Kemudian, kewajiban pembeli menurut CISG adalah sebagai berikut:³³

1. Pembeli harus membayar harga barang-barang berdasarkan kontrak hukum dan peraturan-peraturan (Pasal 53-54);
2. Jika pembeli tidak terikat untuk membayar harga di suatu tempat tertentu maka pembeli harus membayarnya ditempat dimana penyerahan barang dan dokumen dilakukan (Pasal 57 Ayat 1);
3. Pembeli harus membayar harga barang-barang pada tanggal yang telah ditentukan dalam kontrak (Pasal 59);
4. Jika waktu pembayaran tidak ditentukan secara pasti maka pembeli harus membayarnya ketika penjual menempatkan barang-barang di tempat penyimpanan pembeli (Pasal 59 Ayat 1).

Berdasarkan ketentuan Pasal dalam CISG tersebut, maka penjual dan pembeli haruslah teliti pada saat perjanjian perdagangan dibuat, sehingga hak dan kewajiban para pihak terjamin dan kontrak berjalan sesuai dengan keinginan para pihak dan menutup ruang sengketa yang kemungkinan terjadi.

F. Metode penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan secara yuridis normatif yakni suatu metode pendekatan yang melihat

³³ *Ibid.*

permasalahan yang diteliti dengan menitikberatkan pada data sekunder,³⁴ dan mencoba untuk menginventarisasi serta mengkaji asas-asas dan norma hukum yang terdapat dalam berbagai peraturan perundang-undangan, yurisprudensi serta hukum kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat dan pendekatan kasus yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan *CISG*.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian ini adalah bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang terkait dengan permasalahan yang diteliti.³⁵ Dikatakan deskriptif karena penelitian ini mencoba mengungkapkan kejadian yang sedang berlangsung, yaitu tentang tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan *CISG*.

3. Tahap Penelitian³⁶

Tahap penelitian yang dilakukan peneliti meliputi :

- a. Penelitian kepustakaan, yaitu mengumpulkan bahan hukum primer, maupun bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari: Norma (dasar) atau

³⁴ Ronny Hanitidjo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm, 11.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

kaidah dasar, yaitu Pembukaan UUD 1945; Peraturan Dasar: mencakup diantaranya Batang Tubuh UUD 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat; Peraturan perundang-undangan; Bahan hukum yang tidak ikodifikasikan, seperti hukum adat; Yurisprudensi; Traktat; Bahan hukum dari zaman penjajahan yang hingga kini masih berlaku, sedangkan bahan hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti Rancangan Undang-Undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*) yaitu mengumpulkan, meneliti dan menyeleksi data primer yang diperoleh langsung dari lapangan untuk menunjang data sekunder.

4. Teknik Pengumpulan Data³⁷

Penelitian tentang tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan *CISG*, yaitu :

a. Studi Kepustakaan

Terhadap data sekunder dikumpulkan dengan melakukan studi kepustakaan, yaitu dengan mencari dan mengumpulkan serta mengkaji peraturan perundang-undangan, rancangan undang-undang, hasil penelitian, jurnal ilmiah, artikel ilmiah, dan makalah seminar yang berhubungan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan

³⁷ *Ibid*

dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan *CISG*.

b. Wawancara

Terhadap data lapangan (primer) dikumpulkan dengan teknik wawancara tidak terarah (*non-directive interview*) atau tidak terstruktur (*free flowing interview*) yaitu dengan mengadakan komunikasi langsung kepada informan, dengan menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*) guna mencari jawaban atas tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan *CISG*.

5. Alat Pengumpulan Data

- a. Studi kepustakaan yaitu dengan mempelajari materi-materi bacaan berupa buku-buku karangan ilmiah, dan peraturan Perundang-undangan yang berlaku;
- b. Penelitian lapangan yaitu pengumpulan data dengan cara mendapatkan instrumen yuridis dari instansi terkait serta pengumpulan bahan-bahan dan data-data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas guna menunjang pembahasan masalah.

6. Analisis Data³⁸

Analisis data yang digunakan yaitu secara yuridis kualitatif karena penelitian ini bertitik tolak dari peraturan-peraturan yang ada

³⁸ *Ibid*

sebagai norma hukum positif terhadap masalah yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang menggunakan multimoda transport dihubungkan dengan *The Haque Rules* dan *CISG*.

7. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di tempat-tempat sebagai berikut:

a. Perpustakaan

1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung
Jalan Lengkong Besar Nomor 6-8 Bandung;

2) Perpustakaan Fakultas Pascasarjana Universitas Pasundan Bandung
Bandung, Jalan Sumatera No 41 Bandung; dan

b. Instansi

1) PT. Pasir Indah, Jalan Gede Bage Selatan Nomor 65 Bandung.