

BAB II

TINJAUAN PUSTAKAN TENTANG PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM, PENGIRIMAN BARANG DALAM PERDAGANGAN EKSPOR IMPOR, PENGANGKUTAN MULTI MODA DAN PENGATURAN PENGANGKUTAN BERDASARKAN *THE HAQUE RULES* DAN *CISG*, INCONTERM 2010 DAN UCP 600

A. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Hukum

Sebagai makhluk sosial maka sadar atau tidak sadar manusia selalu melakukan perbuatan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtsbetrekkingen*).³⁹ Suatu hubungan hukum akan memberikan hak dan kewajiban yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan, sehingga apabila dilanggar akan mengakibatkan pihak pelanggar dapat dituntut di pengadilan.⁴⁰ Tiap hubungan hukum tentu menimbulkan hak dan kewajiban, selain itu masing-masing anggota masyarakat tentu mempunyai hubungan kepentingan yang berbeda-beda dan saling berhadapan atau berlawanan, untuk mengurangi ketegangan dan konflik, maka tampil hukum yang mengatur dan melindungi kepentingan tersebut yang dinamakan perlindungan hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis.

³⁹ Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2006, hlm. 49.

⁴⁰ Soedjono Dirjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2001, hlm.131.

Perlindungan hukum selalu dikaitkan dengan konsep *rechtstaat* atau konsep *Rules of Law* karena lahirnya konsep-konsep tersebut tidak lepas dari keinginan memberikan pengakuan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia. Konsep *Rechtsct* muncul di abad ke-19 yang pertama kali dicetuskan oleh **Julius Stahl**. Pada saatnya hampir bersamaan muncul pula konsep negara hukum (*rule of Law*) yang dipelopori oleh A.V.Dicey. menurut **A.V. Dicey** menguraikan adanya 3 (tiga) ciri penting negara hukum yang disebut dengan *Rule of Law*, yaitu :

1. Supermasi hukum, artinya tidak boleh ada kesewenang-wenangan, sehingga seseorang hanya boleh dihukum jika melanggar hukum;
2. Kedudukan yang sama didepan hukum, baik bagi rakyat biasa atau pejabat pemerintah; dan
3. Terjaminnya hak-hak manusia dalam undang-undang atau keputusan pengadilan.⁴¹

Satjipto Raharjo mendefinisikan Perlindungan Hukum adalah upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara memberikan suatu kekuasaan kepada orang tersebut untuk melakukan tindakan yang dapat memenuhi kepentingannya.⁴² Sementara itu, Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa, perlindungan hukum adalah suatu tindakan untuk melindungi atau memberikan pertolongan kepada subyek hukum, dengan menggunakan perangkat-perangkat hukum.⁴³

Prinsip tentang tanggung jawab merupakan hal yang sangat penting dan memerlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait. Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan, yaitu kesalahan (*liability based on fault*),

⁴¹ Nuktoh Arfawie Kurdie, *Telaah Kritis Teori Negara Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2005, hlm. 19.

⁴² Satjipto Raharjo, *Sisi-sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Kompas, Jakarta, 2003, hlm. 121.

⁴³ Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2011, hlm. 10.

praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*), praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability*), tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).⁴⁴

Tanggung jawab berdasarkan KUHPerdara terbagi dari tanggung jawab karena wanprestasi dan tanggung jawab karena kesalahan. Tanggung Jawab karena wanprestasi, debitur mengemban kewajiban untuk memenuhi prestasi, dan jika tidak melaksanakan kewajibannya tersebut bukan karena keadaan memaksa, maka debitur dianggap melakukan wanprestasi atau ingkar janji. Terdapat 3 (tiga) bentuk wanprestasi, yaitu:⁴⁵ Tidak memenuhi prestasi sama sekali; Terlambat memenuhi prestasi; Memenuhi prestasi secara tidak baik.

Sehubungan dengan dibedakannya wanprestasi seperti tersebut, timbul persoalan apakah debitur yang tidak memenuhi prestasi tepat pada waktunya harus dianggap terlambat atau tidak memenuhi prestasi sama sekali. Dalam hal debitur tidak lagi mampu memenuhi prestasinya, maka dikatakan debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali. Sedangkan jika prestasi debitur masih dapat diharapkan pemenuhannya, maka digolongkan dalam terlambat memenuhi prestasi.⁴⁶

Wanprestasi membawa akibat yang merugikan bagi debitur, karena sejak saat tersebut debitur berkewajiban mengganti kerugian yang timbul sebagai akibat dari wanprestasi tersebut. Dalam hal debitur melakukan

⁴⁴ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2000, hlm. 58-65.

⁴⁵ R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Putra A. Bardin, Bandung, 1999, hlm. 17-18.

⁴⁶ *Ibid*, hlm. 18.

wanprestasi, kreditur dapat menuntut:⁴⁷ Pemenuhan perikatan; Pemenuhan perikatan dengan ganti rugi; Ganti rugi; Pembatalan persetujuan timbal balik; dan Pembatalan dengan ganti rugi.

Ganti rugi ini dapat merupakan pengganti dari prestasi pokok, dan dapat pula sebagai tambahan disamping prestasi pokoknya. Dalam hal pertama ganti rugi terjadi karena debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali, sedangkan yang terakhir karena debitur terlambat memenuhi prestasi. Penggantian biaya, rugi, dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan menurut Pasal 1243 KUH Perdata, barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi prestasinya tersebut tetap melalaikan, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya. Menurut Pasal 1246 KUH Perdata, ganti rugi terdiri dari dua faktor, yaitu kerugian yang nyata-nyata diderita oleh kreditur, dan keuntungan yang seharusnya diperoleh.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) merupakan prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam KUH Perdata, khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367, prinsip ini dipegang secara teguh.⁴⁸ Pasal 1365 KUH Perdata, yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu: adanya perbuatan;

⁴⁷ *Ibid*, hlm. 18

⁴⁸ *Ibid*.

adanya unsur kesalahan; adanya kerugian yang diderita; adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.⁴⁹

Kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian hukum tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat sebagaimana diatur dalam Pasal 1339 KUHPerdara. Untuk adanya kesalahan harus dipenuhi syarat-syarat, yaitu perbuatan yang dilakukan harus dapat dihindarkan dan perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepada si pembuat, yaitu bahwa ia dapat menduga tentang akibatnya.

Suatu akibat dapat diduga atau tidak haruslah diukur secara objektif dan subjektif. Objektif yaitu apabila menurut manusia yang normal akibat tersebut dapat diduga, dan subjektif jika akibat tersebut menurut keahlian seseorang dapat diduga.⁵⁰ Kesalahan mempunyai dua pengertian, yaitu dalam arti luas yang meliputi kesengajaan dan kelalaian, dan dalam arti sempit yang hanya mencakup kelalaian saja. Kesengajaan adalah perbuatan yang dilakukan dengan diketahui dan dikehendaki. Untuk terjadinya kesengajaan tidak diperlukan adanya maksud untuk menimbulkan kerugian. kepada orang lain. Cukup kiranya jika si pembuat, walaupun mengetahui akan akibatnya tetap melakukan perbuatan tersebut. Sedangkan kelalaian adalah perbuatan dimana si pembuatnya mengetahui akan kemungkinan terjadinya akibat yang merugikan orang lain.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ *Ibid.*

Kaitannya dengan perdagangan ekspor impor, guna meminimalisir kerugian biasanya eksportir mengasuransikan barang yang dikirim, sehingga jika sekiranya terjadi hal-hal yang tidak diinginkan dan menyebabkan rusak serta hilangnya barang, kerugian akan teratasi dengan adanya asuransi terhadap barang yang dikirim. Masalah pertanggungan atau asuransi berlandaskan pada 3 (tiga) prinsip, antara lain:

1. Prinsip itikad baik, berarti pertanggungan termasuk suatu persetujuan yang dilandaskan pada itikad baik (*The utmost good faith*). Penanggung hanya dapat memperkirakan resiko dan menetapkan jumlah fakta mengenai yang akan dipertanggungkan.
2. Prinsip kepentingan tertanggung, berarti adanya kepentingan tertanggung (*interest*) atas barang yang dipertanggungkan itu. Seorang yang mempertanggungkan suatu barang harus ada kepentingannya (*interest*) pada barang itu. Dia akan merasa rugi bila barang itu rusak dan sebaliknya merasa untung bila barang itu utuh.
3. Prinsip Ganti Rugi (*indemnity*), berarti semua perjanjian pertanggungan kecuali pertanggungan jiwa (*life Insurance*) dan asuransi kesehatan (*Health Insurance*) merupakan persetujuan ganti-rugi ini. Tertanggung harus diberikan ganti-rugi atas kerusakan dan kerugian yang dideritanya sesuai dengan ketentuan Polis Asuransi.

Setelah dipelajari jenis-jenis bencana yang menjadi sumber penyebab kerusakan ataupun kerugian atas kapal dan muatan yang diangkut,

selanjutnya akan kita uraikan Jenis-jenis kerugian yang mungkin diderita muatan yang dapat digolongkan sebagai berikut:⁵¹

a. *Total Loss* atau kerugian yang berarti kapal seanteronya yang terdiri dari:

1) *Actual Total Loss* yang berarti kapal dan muatan secara fisik lenyap seanteronya; Atau yang dimaksud dengan actual total loss ialah kerugian yang diderita bilamana barang yang dipertanggungkan itu (kapal maupun muatannya) rusak sama sekali, atau biaya untuk memperbaikinya lebih besar dari nilai yang dipertanggungkan itu sendiri ataupun bilamana barang itu sudah tidak dapat berfungsi lagi sebagaimana mestinya. Actual Total Loss yaitu bilamana kapal atau muatannya itu secara fisik telah lenyap seanteronya, atau sudah sedemikian rusaknya sehingga sudah kehilangan seluruh nilainya.⁵²

2) *Constructive Total Loss* bila kapal dan muatan kehilangan seluruh sifatnya semula, sekalipun secara fisik tidak rusak. Atau yang dimaksudkan dengan *constructive total loss* ialah kerugian yang diderita bilamana kapal dan muatan itu berada di suatu tempat sedemikian rupa (misalnya kandas di pulau karang) sehingga baik kapal maupun muatannya sudah tidak mungkin lagi dimanfaatkan (sekalipun kapal dan muatan itu sendiri masih utuh/tidak rusak berat) sedangkan biaya penyelamatan (*salvaging*) baik kapal maupun muatannya akan lebih besar dari nilai kapal/muatannya itu, sehingga akan lebih baik bilamana

⁵¹ Bachsan Mustafa, Sistem Hukum Indonesia Terpadu, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm. 155

⁵² *ibid*, hlm. 156.

kapal dan muatan itu dinyatakan sebagai *total loss*, dalam arti kata *constructive total loss*.⁵³

b. *Partial Loss* yang terdiri dari:

1) *General Average* atau kerugian umum, yang dimaksud dengan *General Average* atau kerugian umum (*average = damage*) adalah kerugian yang dengan sengaja dilakukan ataupun biaya yang sengaja dikeluarkan yang bertujuan untuk keselamatan semua pihak yang berkepentingan. Dalam hal ini semua pihak yang mendapatkan manfaat dari pengorbanan ini haruslah memikul kerugian itu secara berimbang (*proporsional*). Misalnya sebuah kapal sedang menghadapi bahaya gelombang besar di lautan, dan untuk mencegah tenggelamnya kapal nakhoda mengambil keputusan untuk membuang ke laut sebagian muatan untuk meringankan lambing kapal, atau memerintahkan memutuskan kawat-kawat listrik untuk mencegah kebakaran. Kerugian atau perusakan dengan sengaja untuk keselamatan kapal dan muatan itu disebut *general average* yang harus ditanggung bersama-sama oleh yang berkepentingan secara proporsional.⁵⁴

2) *Particular Average* atau kerugian khusus, yang dimaksud dengan *particular average* atau kerugian khusus adalah kerusakan atau kerugian yang diderita kapal maupun muatan karena kecelakaan (*accident*) yang menjadi tanggung jawab langsung pemiliknya, dan kerugian ini tidak dapat diharapkan iuran atau sumbangan penggantian dari pihak lain.

⁵³ *ibid*, hlm. 156.

⁵⁴ *ibid*.

Misalnya pada waktu pemuatan barang-barang ke dalam palka, salah sebuah peti jatuh dari sling-kapal ke dalam laut. Kerugian satu peti yang jatuh ini menjadi tanggung jawab pemilik barang itu sendiri. Contoh lain misalnya pada waktu ombak besar, air laut masuk ke dalam kapal sehingga sebagian muatan menjadi basah dan rusak. Kerugian muatan yang menjadi basah ini menjadi tanggungan pemilik muatan itu sendiri. Kerugian semacam ini disebut kerugian khusus atau *particular average* yang menjadi tanggungan pemilik barang itu sendiri.⁵⁵

Dengan demikian kerusakan atau kerugian yang mungkin diderita kapal dan muatan selama dalam pelayaran di laut dapat di bagi menjadi dua bagian seperti penjelasan di atas.

Dalam menutup asuransi barang niaga nilai pertanggungan yang boleh dipertanggung oleh Maskapai Asuransi antara lain:

- a. Harga barang termasuk semua biaya yang berhubungan dengan barang itu, termasuk bea seperti bea ekspor, bea masuk dan lain-lain bea.
- b. Ongkos angkut yang dibayarkan untuk barang itu.
- c. Laba yang diharapkan (laba khayal) sesuai dengan persentase lazim, yang perlu dijelaskan kepada penanggung.

Dalam transportasi ekamoda, konosemen alih-muatan (*through bill of lading*) yang digunakan pada transportasi laut, perusahaan pelayaran (*contracting carrier*) yang mengeluarkan konosemen tidak hanya meliputi tanggung jawab atas pengangkutan yang dilakukannya, tetapi juga atas

⁵⁵ *ibid*, hlm. 157.

pengangkutan yang dilakukan orang lain (*actual carrier*). Namun umumnya pengangkut menolak tanggung jawab atas pengangkutan yang tidak dilakukannya sendiri. Berkembangnya penyelenggaraan angkutan dari pintu ke pintu dan angkutan dengan menggunakan peti kemas telah mendorong penyelenggaraan transportasi antar moda dengan tanggung jawab tunggal. Adapun Tugas dan tanggung jawab maskapai pelayaran antara lain sebagai berikut:

- a. Menyelenggarakan pengangkutan barang (*to perform the function of carriage*).
- b. Menyelamatkan barang-barang selama dalam perjalanan (*to safeguard of the goods while in transit*).
- c. Memelihara barang-barang yang diangkut (*to take reasonable care of the goods entrusted to him*).
- d. Bertanggung-jawab atas kerusakan dan kerugian atas barang-barang selama dalam tangannya.

Kewajiban-kewajiban pengangkut seperti yang tertera di atas, khususnya berkaitan dengan tanggung jawab terhadap kerusakan dan kerugian atas barang dapat gugur karena kondisi-kondisi tertentu. Dalam artian bahwa masih terdapat pengecualian yang dapat menggugurkan tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan dan kerugian atas barang-barang selama dibawah penguasaannya. Adapun kondisi yang dapat menyebabkan tanggung jawab pengangkut dapat gugur dikarena beberapa hal sebagai berikut: bencana alam (*act of god*); serangan musuh (*act of the king's*

enemies); kerusakan oleh sifat barang-barang itu sendiri (*inherent vice*) seperti buah-buahan yang membusuk, binatang ternak yang berpenyakit, zat cair yang meragi (*fermented*), barang besi yang berkarat (oksidasi) dan lain-lain; serta kelalaian dari pemilik barang sendiri, misalnya pengepakan barang yang tidak sempurna, karung tua, kaleng yang bocor dan lain-lain.

B. Pengiriman Barang Dalam Perdagangan Ekspor Impor

1. Pengertian Pengiriman Barang

Pengiriman barang adalah pihak yang berkepentingan dan secara langsung terkait dalam perjanjian pengiriman barang, karena berkedudukan sebagai pihak dalam perjanjian. Dalam KUHD tidak terdapat definisi secara umum mengenai pengiriman barang, tetapi dilihat dari perjanjian pengiriman barang, pengiriman barang adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar provisi atas barang yang dikirim.

Pengirim barang dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum. Pengirim barang adalah pemilik barang yang akan diangkat, atau berkedudukan sebagai pedagang dalam hubungan perjanjian jual beli dengan penerima barang. Menurut Abdulkadir Muhammad,⁵⁶ pengirim barang adalah mereka yang memenuhi kriteria berikut : pemilik barang yang berstatus pihak dalam perjanjian; membayar biaya angkutan dan pemegang dokumen angkutan.

⁵⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 49.

2. Subyek Hukum Pengiriman Barang

Subyek hukum adalah pendukung hak dan kewajiban hukum. subyek hukum pengiriman barang (ekspedisi) adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengiriman barang, mereka itu adalah pengirim, ekspediteur, pengangkut, dan penerima. Pihak-pihak yang berkepentingan ada yang secara langsung terikat dalam perjanjian ekspedisi, seperti pengirim dan pengangkut.

Ada juga pihak yang tidak terikat secara langsung dalam perjanjian pengiriman barang, karena bukan pihak dalam perjanjian melainkan bertindak atas nama atau bentuk kepentingan pengirim atau sebagai pihak ketiga yang demi kepentingan pengirim, seperti penerima yang memperoleh hak dalam perjanjian pengiriman barang. Penerima barang adalah pihak yang dituju oleh pengirim barang, dapat berbentuk perusahaan atau perorangan yang telah mengadakan perjanjian jual beli atau hanya kepentingan lainnya, misalnya kepentingan keluarga, dalam KUHD tidak terdapat definisi secara umum mengenai penerima barang.

Dilihat dari perjanjian pengiriman, penerima barang adalah pihak yang tidak mengikatkan diri pada pengangkut, tetapi dapat saja telah mengadakan perjanjian bisnis dengan pengirim barang. Penerima adalah mereka yang memenuhi kriteria: perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang; dibuktikan dengan penguasaan dokumen pengiriman atau angkutan; dan membayar atau tanpa membayar

biaya pengiriman atau angkutan.⁵⁷

3. Tentang Perdagangan ekspor impor

Menurut Adrian Sutedi, dinyatakan bahwa ekspor, dipandang dari sudut bahasa Indonesia adalah perbuatan mengirimkan barang ke luar Indonesia, sedang impor, sebaliknya, yaitu memasukkan barang dari luar negeri ke dalam Indonesia. Dipandang dari sudut jual beli perusahaan, perbuatan ekspor impor adalah perikatan yang timbul dari perjanjian jual beli perusahaan yang telah ditutup.⁵⁸ Selanjutnya, dikatakan pula bahwa ekspor impor adalah prestasi penjual dalam usahanya untuk menyerahkan barang kepada pembeli di seberang lautan.

Menurut Purwosutjipto,⁵⁹ dikatakan bahwa ekspor dilakukan oleh penjual di Indonesia, sedangkan impor dilakukan oleh penjual di luar negeri. Selanjutnya, menurut Djauhari Ashar,⁶⁰ yang dimaksud dengan kegiatan ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah pabean suatu Negara lain dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.

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

⁵⁷ Abdulkadir Muhammad, *ibid*, hlm. 58

⁵⁸ Adrian Sutedi, *Hukum Ekspor Impor*, Raih Asa Sukses, Jakarta, 2014, hlm.7.

⁵⁹ Purwosutjipto, *Hukum Dagang Indonesia: Hukum Jual Beli Perusahaan*, Djambatan, Jakarta, 1984, hlm.4.

⁶⁰ Djauhari Ashar, *Pedoman Transaksi Ekspor Dan Impor*, Prestasi Pustaka Publisher, Jakarta, 2006, hlm. 1.

pembayaran. Unsur kedua ini pada umumnya dilakukan dengan mempergunakan devisa, yaitu alat pembayaran luar negeri.

Sebagaimana dalam perjanjian secara umum, perjanjian ekspor/impor berkaitan dengan hak dan kewajiban para pihak yang terlibat. Eksportir berkewajiban memberikan barang kepada importir dan berhak menerima pembayaran dari importir. Importir berkewajiban melakukan pembayaran kepada eksportir dan berhak menerima barang dari eksportir. Persoalan dapat muncul manakala masing-masing pihak hanya mau menikmati hak tanpa mau melaksanakan kewajiban masing-masing.

Perjanjian ekspor impor pada hakikatnya tidak berbeda dengan perjanjian jual beli pada umumnya yang diselenggarakan dalam suatu negara tetapi mempunyai beberapa perbedaan. Beberapa hal yang menyebabkan ekspor impor berbeda antara lain: Pembeli dan penjual dipisahkan dengan batas-batas negara, barang yang diperjualbelikan dari satu negara ke negara lain terkena berbagai peraturan seperti kepabean yang dikeluarkan masing-masing negara, diantara negara-negara yang terkait terdapat berbagai perbedaan seperti bahasa, mata uang, kebiasaan dalam perdagangan, hukum, dan sebagainya.

4. Karakteristik Kontrak Perdagangan Ekspor Impor

Pada transaksi perdagangan ekspor impor termasuk kegiatan yang mengandung risiko tinggi, karena eksportir dan importir berjauhan secara geografis, berbeda bahasa, kebiasaan dan hukum dalam transaksi ekspor impor. Salah satu risiko yang dihadapi oleh eksportir adalah apabila terjadi

penyimpangan maupun pembatalan kontrak. Risiko tersebut dapat dihindari apabila setiap transaksi ekspor yang dilakukan, dituangkan dalam bentuk tertulis atau ke dalam bentuk kontrak dagang (*sales contract*).⁶¹

Sebagaimana dimaklumi, bahwa kontrak di negara barat dalam bentuk yang paling klasik dipandang sebagai ekspresi kebebasan manusia untuk memilih dan mengadakan perjanjian. Kontrak merupakan sesuatu yang sakral, yaitu merukan wujud dari kebebasan (*freedom of contract*) dan kehendak bebas untuk memilih (*freedom of choice*).

Namun demikian menurut Ida Bagus Wyasa Putra,⁶² sesuai dengan perkembangan yang ada telah terjadi suatu pergeseran, di mana kebebasan berkontrak dan kebebasan memilih tidak lagi secara mutlak bisa dipertahankan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu : timbulnya bentuk kontrak standar; berkurangnya makna kebebasan memilih dan kehendak para pihak, sebagai akibat meluasnya campur tangan pemerintah dalam kehidupan rakyat; dan masuknya konsumen sebagai pihak dalam berkontrak.

Makna kebebasan berkontrak harus dihindarkan dari makna bebasnya para pihak membentuk hukumnya sendiri. Mereka hanya diberikan kebebasan untuk memilih hukumnya, hukum mana yang hendak mereka gunakan sebagai dasar dari kontrak yang dibentuknya. Perlu juga dipahami jika suatu pihak menandatangani kontrak, ia menyetujui isi kontrak itu dan dengan demikian juga dianggap setuju untuk terikat dan

⁶¹ Siswanto Sutojo, *Membiayai Perdagangan Ekspor Impor*, Damar Mulia Pustaka, Jakarta, 2001, hlm. 23

⁶² Ida Bagus Wyasa Putra, *op.cit*, hlm. 62.

menerima akibat-akibat pelaksanaan kontrak tersebut. Oleh karena itu mengetahui dengan cermat aspek-aspek permasalahan materi kontrak adalah hal yang sangat penting dalam proses pembentukan kontrak. Kesadaran akan kelalaian yang merugikan yang timbul setelah terbentuknya kontrak adalah hal yang sama sekali tidak berguna. Oleh karena itu penguasaan informasi selengkap-lengkapny tentang mitra bisnis, objek kontrak serta aspek-aspek lain yang berpengaruh terhadap substansi kontrak adalah hal yang sangat penting dalam pembentukan sebuah kontrak.

5. Sistem *Common Law* Pengaruhnya Dalam Perdagangan Internasional

Negara yang menerapkan sistem common law pada transaksi dagang adalah “Inggris, Amerika Serikat, Canada, Australia, Singapura, Hongkong, Israel, Mesir, Malaysia dan Afrika Selatan”.⁶³ Biasanya kontrak jual beli barang “diatur dengan hukum yang seragam yang sama dengan *United Nations Convention of International Sales of Goods* (CISG)”.

Pada kontrak tersebut, para pihak memiliki kebebasan untuk menyepakati persyaratan yang diinginkan, sepanjang persyaratan tersebut tidak melanggar kebijakan publik ataupun melakukan tindakan yang melanggar hukum. Apabila terdapat persyaratan tertentu yang tidak

⁶³ Daeng Naja HR, *Contract Drafting, Seri Keterampilan Merancang Kontrak Bisnis*, cetakan kedua, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 253.

tercakup, hak dan kewajiban yang wajar akan diterapkan diambil dari ketentuan hukum yang ada atau praktek bisnis yang biasa dijalankan oleh para pihak. Biasanya kerusakan diukur dengan “*lost benefit of the bargain*” (manfaat/keuntungan yang seharusnya didapat yang hilang). Peraturan tersebut memberi kesempatan kepada satu pihak untuk menggugat kerugian sejumlah manfaat yang bisa dibuktikan yang akan diperoleh pihak tersebut jika pihak lain tidak melanggar kontrak. Pada kebanyakan yurisdiksi, salah satu pihak diminta untuk membayar ganti rugi akibat pelanggaran yang dikenal sebagai konsekuensi kerugian.

Dalam sistem *common law* dikenal formal contract dan informal contract. Kontrak yang mengikuti formalitas yang ditetapkan disebut formal contract dengan harus memenuhi syarat-syarat: tertulis, ditandatangani (*signed*), disaksikan (*witnessed*), dan ditempatkan di bawah seal (*sealed*) para pihak; dan *delivered*.⁶⁴ Sedangkan informal contract adalah setiap kontrak lisan atau tertulis yang tidak di seal atau bukan suatu “a contract record. Dikenal juga sebagai *a simple contract*. *Informal contract* tidak mempunyai persyaratan mengenai bahasa, bentuk atau susunan dan terdiri dari kewajiban yang dibuat oleh pihak-pihak yang berjanji secara sederhana.⁶⁵

Menurut hukum kontrak Amerika sebagai penganut dari *common law system*, terdapat empat syarat sahnya kontrak/perjanjian yang berbeda dengan syarat-syarat sahnya suatu perjanjian dalam sistem civil law

⁶⁴ *Ibid*, hlm. 254

⁶⁵ *Ibid*

(seperti yang diatur oleh Pasal 1320 KUHPerdara Indonesia), yaitu : adanya *offer* (penawaran) dan *acceptance* (penerimaan); *meeting of minds* (persesuaian kehendak); *consideration* (prestasi); dan *competent parties and legal subject matter* (kemampuan hukum para pihak dan pokok persoalan yang sah). Untuk secara jelasnya berikut ini penulis uraikan mengenai 4 (empat) syarat sahnya perjanjian tersebut, yaitu:

a) *Offer and acceptance* (penawaran dan penerimaan)

Setiap kontrak dimulai dengan penawaran dan penerimaan. Penawaran (*offer*) di sini adalah suatu janji untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu secara khusus pada masa yang akan datang. Penawaran ini ditujukan kepada setiap orang. Penawaran tetap terbuka sepanjang belum berakhir waktunya atau belum dicabut.

Suatu penawaran akan berakhir apabila: si pemberi tawaran (penawaran) atau penerima tawaran sakit ingatan atau meninggal dunia sebelum terjadi penerimaan penawaran; penawaran dicabut dengan terlebih dahulu memberitahukan sebelum penawaran diterima; dan penerima tawaran tidak menerima tawaran tapi membuat suatu kontra penawaran.

Acceptance (penerima) adalah kesepakatan dari pihak penerima dan penawar tawaran untuk menerima persyaratan yang diajukan oleh penawar. Penerimaan harus disampaikan penerima tawaran kepada penawar tawaran. Penerimaan itu harus bersifat absolut dan tanpa syarat atas tawaran itu.

b) *Meeting of minds* (persesuaian kehendak)

Yaitu adanya persesuaian pernyataan kehendak antara para pihak tentang objek kontrak. Apabila objeknya jelas, maka kontrak itu dikatakan sah. Persesuaian kehendak itu harus dilakukan secara jujur. Tetapi apabila kontrak dilakukan dengan adanya penipuan (fraud), kesalahan (mistake), paksaan (duress) dan penyalahgunaan keadaan (undue influence), maka kontrak itu menjadi tidak sah dan kontrak itu dapat dibatalkan.

c) *Consideration* (konsiderasi)

Agar kontrak dapat dikatakan sah dan mempunyai kekuatan mengikat, haruslah didukung dengan konsiderasi. Konsiderasi adalah disamakan dengan prestasi, yaitu sebagai sesuatu yang diberikan, dijanjikan atau dilakukan secara timbal balik. Konsiderasi dapat berupa “akan dilaksanakan” atau “sudah dilaksanakan”. Kemudian disebut sebagai prestasi, karena masing-masing melaksanakan prestasi secara timbal balik; dan

d) *Competent parties and legal subject matter* (kemampuan para pihak dan keabsahan tentang subjek)

Dalam hal ini, terutama di Amerika Serikat pengadilan membedakan kemampuan tentang legalitas dari seseorang untuk membuat kontrak. Masing-masing negara bagian tidak sama dalam menentukan umur kedewasaan ada yang 21 Tahun ada ada yang menentukan 18 Tahun.

6. Sistem Pembayaran

Menurut Adrian Sutedi,⁶⁶ sistem pembayaran ekspor impor dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu: *letter of credit; advance payment; open account; collection draft; Penagihan lewat dokumen; consignment*. Kaitannya dengan sistem pembayaran, dalam kebiasaan perdagangan internasional atau perdagangan ekspor impor pembayaran yang dianggap lazim adalah *melalui letter of credit (L/C)*.

Menurut Amir, MS,⁶⁷ “*Letter of Credit* atau biasa disingkat L/C adalah suatu Bank atas permintaan importir langganan Bank tersebut yang ditujukan kepada eksportir di luar negeri yang menjadi relasi importir itu, yang memberi HAK kepada eksportir itu untuk menarik wesel-wesel atas importer bersangkutan untuk sejumlah uang yang disebutkan dalam surat itu.”

Letter of Credit secara umum merupakan suatu pernyataan dari *issuing bank* atas permintaan importir yang merupakan nasabah dari bank tersebut, untuk menyediakan dana dan membayar sejumlah uang tertentu untuk kepentingan pihak ketiga (eksportir). Pembukaan L/C oleh importir dilakukan melalui bank yang disebut *opening bank* atau *Issuing Bank*. Pada umumnya L/C digunakan untuk membiayai kembali kontrak

⁶⁶ Adrian Sutedi, *Op., Cit.*, hlm. 248-255

⁶⁷ Amir M.S, *Seluk-beluk dan Tehnik Perdagangan Luar Negeri; Suatu Penuntun IMPOR & EKSPOR*, (Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo, 1993), hal. 37

penjualan barang jarak jauh antara pembeli dan penjual yang belum saling mengenal dengan baik.⁶⁸

Uniform Customs and Practice for Documentary Credit (UCP) adalah pedoman yang menjadi peraturan internasional dalam jual beli antar negara, mengenai cara pembayaran yang harus dilakukan oleh pembeli melalui Bank. Peraturan UCP ini telah diterima oleh banyak negara dan telah digunakan secara internasional. Demikian juga dengan Indonesia yang menggunakan UCP ini sebagai pedoman pembayaran perdagangan luar negeri. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1982 merupakan dasar hukum L/C di Indonesia. Ketentuan pelaksanaan Peraturan Pemerintah No. I Tahun 1982 yang secara rinci mengatur L/C belum ada. Sesuai dengan kenyataan bahwa dalam praktek perbankan Indonesia telah digunakan UCP sebagai ketentuan L/C sejak tahun 1970-an.⁶⁹

7. Sistem Pengiriman Barang

Sistem pengiriman barang merupakan suatu kegiatan mengirim barang dikarenakan adanya barang dagang. Penjualan terdiri dari transaksi penjualan barang atau jasa, baik secara tunai maupun kredit.⁷⁰ Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengertian pengiriman adalah proses, cara atau perbuatan mengirimkan guna membantu kelancaran distribusi bahan pangan, sedangkan barang dalam Kamus Besar Bahasa

⁶⁸ Henry D. Gabriel, *Standby Letter of Credit Does the Risk Out Weigh the Benefits?* Columbia Business Law Review, vol 1988 Num3, hal. 139 – 153.

⁶⁹ Ramlan Ginting, *Letter of Credit: Tinjauan Aspek Hukum dan Bisnis*, Salemba empat, Jakarta, 2000, hlm.18.

⁷⁰ Mulyadi, *Sistem Akuntansi*, Edisi Ketiga, Cetakan Ketiga, Penerbit Salemba Empat, Jakarta, 2001, hlm 201

Indonesia (KBBI) diartikan sebagai “peredaran barang”. Sehingga secara sederhana pengiriman barang dapat diartikan sebagai suatu proses peredaran barang yang dilakukan dengan cara mengirimkannya.

Dalam melaksanakan ekspor ke luar negeri dapat ditempuh beberapa cara antara lain sebagai berikut:⁷¹

a. Ekspor Biasa

Dalam hal ini barang dikirim ke luar negeri sesuai dengan peraturan umum yang berlaku, yang ditujukan kepada pembeli di luar negeri untuk memenuhi suatu transaksi yang sebelumnya sudah diadakan dengan importir di luar negeri. Sesuai dengan peraturan devisa yang berlaku maka hasil devisa yang diperoleh dari ekspor ini dapat dijual kepada Bank Indonesia, sedang eksportir menerima pembayaran dalam mata uang rupiah sesuai dengan penetapan nilai lawan (kurs valuta) valuta asing yang ditentukan dalam bursa valuta, atau dapat juga dipakai sendiri oleh eksportir.

b. Barter

Yang dimaksud dengan barter adalah pengiriman barang-barang ke luar negeri untuk ditukarkan langsung dengan barang yang dibutuhkan dalam negeri. Dalam hal ini berarti pengirim barang, tidak menerima pembayaran dalam mata uang asing, tapi dalam bentuk barang yang dapat dijual di dalam negeri untuk mendapatkan kembali pembayaran dalam mata uang rupiah. Kalau kita mempelajari sejarah

⁷¹ Amir M.S., *Op.cit.*, hlm. 49

masyarakat primitif ataupun masyarakat suku terasing, maka kebanyakan cara yang mereka tempuh dalam memenuhi kebutuhannya adalah dengan cara “tukar-menukar” apa yang dipunyainya (diproduksinya) dengan barang apa yang dimiliki tetangganya.

Sistem barter yang sudah sangat usang ini masih diteruskan dalam pergaulan antara bangsa dalam jaman modern dan dikenal dengan aneka istilah seperti:

1) *Direct Barter*

Yang dimaksud dengan “*direct barter*” atau *barter* langsung merupakan sistem pertukaran barang dengan barang dengan menggunakan alat “penentu nilai” atau lazim pula disebut dengan “*denominator of value*” suatu mata uang asing seperti “dollar Amerika”, dan penyelesaian dilakukan melalui “*clearing*” pada neraca perdagangan antara kedua negara yang bersangkutan. Sistem “*direct-barter*” ini banyak dikembangkan untuk menampung kegiatan perdagangan internasional antara negara-negara Sosialis dengan Negara Industri Barat (Kapitalis Barat). Transaksi “*direct barter*” ini biasanya dilakukan melalui bank yang mempunyai staf ahli yang bergiat dalam perdagangan *barter* ini.

2) *Switch Barter*

Switch-barter atau barter alih adalah bilamana salah satu pihak tidak mungkin memanfaatkan sendiri barang yang diterimanya dari pertukaran itu, maka negara pengimpor itu dapat

mengalihkan (*switching*) barang tersebut ke negara ketiga yang membutuhkan. Sebagai contoh misalnya Rusia mengirim mesin pabrik baja ke India, dan India akan membayarnya dengan mengirim teh atau karung goni (*Jute-Bag*) ke Rusia.

3) *Counter Purchase*

Counter purchase atau imbal beli atau lazim juga disebut counter-trade adalah suatu sistem perdagangan timbal-balik antar dua negara. Misalnya suatu negara yang menjual suatu produk kepada negara lain harus membeli pula suatu produk negara tersebut atau dengan mengaitkan ekspor dengan impor.

4) *Buy-back Barter*

Buy-back barter atau *barter* beli kembali adalah suatu sistem penerapan alih teknologi dari suatu negara maju kepada negara berkembang dengan cara membantu menciptakan kapasitas produksi di negara berkembang, yang nantinya hasil produksinya ditampung atau dibeli kembali oleh negara maju. Misalnya pengusaha Jepang membantu pengusaha Indonesia mendirikan pabrik tekstil di Indonesia dengan teknologi (*Technical Know How*) dari Jepang dengan perjanjian bahwa tekstil yang dihasilkan pabrik tersebut, nantinya akan diekspor ke Jepang.

c. Konsinyasi (*Consignment*)

Yang dimaksud dengan konsinyasi adalah pengiriman barang ke luar negeri untuk dijual sedangkan hasil penjualannya diperlakukan

sama dengan hasil ekspor biasa. Jadi, dalam hal ini barang dikirim ke luar negeri bukan untuk ditukarkan dengan barang suatu transaksi yang sebelumnya sudah dilakukan seperti dalam hal ekspor biasa. Tegasnya di dalam hal pengiriman barang sebagai barang konsinyasi belum ada pembeli yang tertentu di luar negeri.

Cara penjualan di luar negeri dapat dilaksanakan dengan penjualan di pasar bebas, atau juga mungkin dengan mengikutsertakan barang tersebut di dalam pelelangan atau yang biasa disebut juga pada "*Commodities Exchange*". *Commodities Exchange* ini atau bursa hasil bumi terdapat di pusat pasar dunia seperti pada hasil bumi di London terdapat *London Commodities Exchange*, di mana hasil bumi dari berbagai negara dilelang atau dimasukkan di dalam *Commodities Action*. Di antara hasil bumi Indonesia yang biasanya dikirim sebagai barang konsinyasi untuk dijual di pasar lelang di Eropa adalah teh dan tembakau.

d. Package-Deal

Dalam rangka memperluas pasaran hasil bumi kita terutama dengan negara-negara sosialis, pemerintah adakalanya mengadakan perjanjian perdagangan (*trade agreement*) dengan salah satu negara. Pada perjanjian ditetapkan sejumlah barang tertentu akan diekspor ke negara itu dan sebaliknya dari negara itu akan diimpor sejumlah jenis barang yang dihasilkan di negara tersebut dan yang kiranya kita

butuhkan. Pada prinsipnya semacam *barter*, namun terdiri dari aneka komoditi.

e. Penyelundupan (*Smuggling*)

Di negara manapun hampir selalu ada, baik perorangan maupun badan-badan usaha yang hanya memikirkan kepentingan dan keuntungan diri sendiri, tanpa mengindahkan kepentingan masyarakat banyak, apalagi peraturan yang berlaku. Karena itu di dalam perdagangan luar negeri khususnya, ada saja golongan-golongan yang berusaha untuk meloloskan diri dari peraturan-peraturan pemerintah yang dianggapnya merugikan kepentingannya, ataupun untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya, dengan cara yang melanggar peraturan yang berlaku.

Dalam melakukan transaksi perdagangan internasional umumnya pilihan ekportir dan importir jatuh kepada pengangkutan laut, karena dianggap murah dan dapat mengangkut barang dalam jumlah yang besar. Dokumen pengapalan (*Shipping-document*) tidak hanya terdiri dari konosemen atau *Bill of Lading* tapi terdiri dari semua dokumen yang disebutkan dalam *Letter of Credit* (L/C). Pada umumnya dokumen pengapalan itu terdiri dari:⁷² Draft, wesel atau lazim juga disebut dengan *Bill of Exchange*; Konosemen atau *Bill of Lading* yaitu salah satu dari: *Clean-Ocean On Board Bill of Lading*; *Combined Transport Bill of Lading*; *Airways Bill of Lading*; dan *Post-Office Receipt*; *Commercial*

⁷² Amir M.S., *Op.cit.*, hlm. 171

Invoice atau Faktur Perdagangan; *Insurance-Policy (Certificate)*; *Consuler Invoice* atau Faktur Konsuler; *Packing List, Weight-Note and Measurement List*; *Inspection Certificate* atau *Surveyor Report* (Laporan Pemeriksaan Kebenaran); *Manufacturer's Certificate*; *Chemical Analysis*; *Certificate of Origin* (SKA=Surat Keterangan Negara Asal); *Assembling Guide Book*; *Layout-Drawing* (Gambar Denah); *Drawing of Individual Machine and Equipment* (Gambar teknis masing-masing peralatan/mesin); *Instruction Manual*; *Manufacturing Process/Processing Documentation*; dan *Leaflet/Brochure*.

Pada Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa “angkutan laut di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan atau memindahkan penumpang dan atau barang dengan menggunakan kapal”. Dalam penyelenggaraan angkutan laut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran membagi 2 (dua) jenis angkutan laut, yaitu angkutan laut khusus dan angkutan laut pelayaran rakyat, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 butir 4 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya”. Selanjutnya Pasal 1 butir ke 5 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan angkutan laut pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal

layar, kapal layar bermotor, dan atau kapal motor sederhana berbendera indonesia dengan ukuran tertentu.

Berkaitan dengan bentuk-bentuk angkutan laut, berdasarkan ketentuan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bentuk-bentuk pengangkutan laut tersebut meliputi: Angkutan laut dalam negeri, yaitu kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional; Angkutan laut luar negeri, yaitu kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut; Angkutan laut khusus, yaitu kegiatan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya. Usaha pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan; dan Angkutan laut pelayaran-rakyat, yaitu usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

8. Penyelesaian sengketa

Berkaitan dengan sengketa dalam perdagangan ekspor impor, hal tersebut terjadi apabila salah satu pihak telah melakukan wanprestasi, penyelesaian sengketa tersebut dapat dilakukan melalui dua cara, yaitu

melalui cara Litigasi yaitu penyelesaian sengketa melalui pengadilan, dan kemudian melalui cara penyelesaian sengketa di luar pengadilan yang disebut dengan Alternatif Penyelesaian Sengketa.

Secara konvensional, penyelesaian sengketa dalam dunia bisnis, seperti dalam perdagangan, perbankan, proyek pertambangan, minyak dan gas, energi, infrastruktur, dan sebagainya dilakukan melalui proses litigasi. Dalam proses litigasi menempatkan para pihak saling berlawanan satu sama lain, selain itu penyelesaian sengketa secara litigasi merupakan sarana akhir (*ultimum remedium*) setelah alternatif penyelesaian sengketa lain tidak membuahkan hasil.⁷³

Hal senada dikatakan oleh Rachmadi Usman bahwa selain melalui pengadilan (litigasi), penyelesaian sengketa juga dapat diselesaikan di luar pengadilan (non litigasi), yang lazim dinamakan dengan *Alternative Dispute Resolution* (ADR) atau Alternatif Penyelesaian Sengketa.⁷⁴

Menurut Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa berbunyi “Sengketa atau beda pendapat perdata dapat diselesaikan oleh para pihak melalui alternatif penyelesaian sengketa yang didasarkan pada itikad baik dengan mengesampingkan penyelesaian secara litigasi di Pengadilan Negeri”.

⁷³ Frans Hendra Winarta, *Hukum Penyelesaian Sengketa*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm.1-2

⁷⁴ Rachmadi Usman, *Mediasi di Pengadilan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm.8

Penyelesaian sengketa melalui Alternatif Penyelesaian Sengketa menghasilkan penyelesaian yang bersifat “*win-win solution*” bagi kedua belah pihak, kerahasiaan sengketa para pihak pun terjamin, proses penyelesaian yang membutuhkan waktu yang relatif singkat, diselesaikan secara kebersamaan dan tetap menjaga hubungan baik diantara kedua belah pihak.

Dalam hal ini ada beberapa alternatif dalam penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, yang mengenal beberapa alternatif penyelesaian sengketa, antara lain sebagai berikut :

a. Konsultasi

Di dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tidak memberikan rumusan atau penjelasan tentang pengertian konsultasi tersebut. Hanya dalam Black’s Law Dictionary, konsultasi diterjemahkan sebagai : Suatu tindakan yang bersifat personal antara suatu pihak tertentu, yang disebut dengan klien dengan pihak lain yang merupakan pihak konsultan, yang memberikan pendapatnya kepada klien tersebut untuk memenuhi keperluan dan kebutuhan kliennya tersebut.⁷⁵ Jadi disini konsultasi tersebut hanya memberikan pendapat hukum saja yang selanjutnya penyelesaian sengketa akan diambil sendiri oleh para pihak.

⁷⁵ Gunawan Widjaja, *Alternatif Penyelesaian Sengketa*, Raja Grafindo Persada, Ed.1, Cet 1, Jakarta, 2001, hlm. 86

b. Negosiasi dan Perdamaian

Dalam Pasal 6 ayat (2) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 disebutkan bahwa pada dasarnya para pihak dapat dan berhak untuk menyelesaikan sendiri sengketa yang timbul diantara mereka. Kesepakatan mengenai penyelesaian tersebut selanjutnya harus dituangkan dalam bentuk tertulis yang disetujui oleh para pihak. Ketentuan tersebut diatur dalam Pasal 1851 sampai dengan Pasal 1864 Bab Kedelapanbelas Buku III KUHPerdara Tentang Perdamaian. Berdasarkan definisi tersebut dikatakan bahwa : Perdamaian adalah suatu persetujuan dengan mana kedua belah pihak, dengan menyerahkan, menjanjikan atau menahan suatu barang, mengakhiri suatu perkara yang sedang bergantung ataupun mencegah timbulnya suatu perkara.⁷⁶

Batasan mengenai apasaja yang dapat dinegosiasikan dirumuskan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 ini dapat kita katakan bahwa pada dasarnya segala sesuatu yang menurut undang-undang yang berlaku dapat diadakan perdamaian dapat dinegosiasikan.

c. Mediasi

Diatur dalam Pasal 6 ayat (3) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 yang mengatakan bahwa atas kesepakatan tertulis para pihak sengketa atau beda pendapat diselesaikan melalui bantuan

⁷⁶ *ibid*, hlm. 86

seseorang atau lebih penasehat ahli yang disebut mediator. Artinya bahwa mediasi merupakan proses negosiasi pemecahan masalah dimana terdapat pihak luar yang tidak memihak (*impartial*) bekerjasama dengan pihak yang bersengketa untuk membantu memperoleh kesepakatan perjanjian yang memuaskan.

Perlu diketahui, bahwa mediator tidak mempunyai wewenang untuk memutuskan sengketa. Mediator hanya membantu para pihak untuk menyelesaikan persoalan-persoalan yang dikuasakan kepadanya.

d. Konsiliasi

Kata konsiliasi berasal dari bahasa Inggris, yaitu : “*conciliation*” yang berarti pemufakatan.⁷⁷ adalah proses penyelesaian sengketa dimana penengah (pihak ketiga) yang dibentuk oleh suatu komisi konsiliasi akan bertindak menjadi konsiliator dengan mendapat persetujuan atau kesepakatan para pihak dengan mengusahakan solusi yang dapat diterima oleh kedua belah pihak.

e. Penilaian Ahli

yaitu pendapat para ahli untuk suatu hal sengketa yang bersifat teknis dan sesuai dengan bidang keahliannya

f. Arbitrase

Menurut pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999, arbitrase (*wasit*) adalah cara penyelesaian sengketa perdata di

⁷⁷ Bambang Sutioso, *Penyelesaian Sengketa Bisnis : Solusi dan Antisipasi bagi Peminat Bisnis dalam Menghadapi Sengketa Kini dan Mendatang*, Citra Media Hukum, Yogyakarta, 2006, hlm. 92

luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa. Arbitrase digunakan untuk mengantisipasi perselisihan yang mungkin terjadi maupun yang sedang mengalami perselisihan yang tidak dapat diselesaikan secara negosiasi/konsultasi maupun melalui pihak ketiga serta menghindari penyelesaian sengketa melalui Badan Peradilan yang selama ini dirasakan memerlukan waktu yang lama.⁷⁸

C. Pengangkutan Multi Moda

1. Tentang Pengangkutan

Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata "transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai

⁷⁸ Nurnaningsi Amriani, *Mediasi : Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata di Pengadilan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm. 21

usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Abdulkadir Muhammad mendefinisikan Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.⁷⁹ Selanjutnya ia menambahkan bahwa pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses.⁸⁰ Pengangkutan sebagai usaha memiliki ciri-ciri, yaitu berdasarkan suatu perjanjian; kegiatan ekonomi di bidang jasa; berbentuk perusahaan; dan menggunakan alat angkut mekanik.

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagang Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan. Pengangkutan sebagai suatu proses mengandung makna sebagai serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut,

⁷⁹ Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia*, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi, Press, Yogyakarta, 2007, hlm.1.

⁸⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1998, hlm.12.

kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.⁸¹ Sedangkan pendapat lain menyatakan pengangkutan niaga adalah rangkaian kegiatan atau peristiwa pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang. Rangkaian kegiatan pemindahan tersebut meliputi:⁸²

- a. Dalam arti luas, terdiri dari: memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut; membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan; dan menurunkan penumpang atau membongkar barang-barang di tempat tujuan; dan
- b. Dalam arti sempit, meliputi kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandar udara tempat tujuan.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁸³ Defenisi ini memiliki kesamaan dengan defenisi sebelumnya, dengan sedikit perbedaan yaitu adanya penekanan pada aspek fungsi dari kegiatan pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan

⁸¹ *Ibid*, hlm.13.

⁸² Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm.134.

⁸³ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia :Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm.2.

maksud untuk meningkatkan daya guna atau nilai.

Selain defenisi sebagaimana tersebut di atas, ada yang menyatakan bahwa Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, dengan adanya perpindahan tersebut maka mutlak diperlukannya untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi. Menurut Ridwan Khairindy, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. terdapat beberapa unsur pengangkutan, yaitu: adanya sesuatu yang diangkut; tersedianya kendaraan sebagai alat angkut; dan ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.⁸⁴

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan itu diakhiri.⁸⁵ Menurut Soegijatna Tjakranegara, pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.⁸⁶

Secara yuridis defenisi atau pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Walaupun demikian, pengangkutan itu menurut hukum atau

⁸⁴ Sution Usman Adji, Dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.1.

⁸⁵ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1978, hlm. 5.

⁸⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm.1.

secara yuridis dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang atau pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

2. Klasifikasi dan Kegunaan Pengangkutan

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta dari sudut alat angkutannya. Secara rinci klasifikasi transportasi sebagai berikut :

- a. Dari segi barang yang diangkut, transportasi meliputi: angkutan penumpang (*passanger*); angkutan barang (*goods*); dan angkutan pos (*mail*);
- b. Dari sudut geografis. Ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi; Angkutan antar benua: misalnya dari Asia ke Eropah; Angkutan antar kontinental: misalnya dari Prancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur Tengah; Angkutan antar pulau: misalnya dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera; Angkutan antar kota: misalnya dari Jakarta ke Bandung; Angkutan antar daerah: misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur; dan Angkutan di dalam kota: misalnya kota Medan, Surabaya dan lain-lain;
- c. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya, jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:

Angkutan jalan raya atau *highway transportation*(*road transportation*), seperti pengangkutan dengan menggunakan truk,bus dan sedan; Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail and road transportation* atau *land transportation* (angkutan darat); Pengangkutan melalui air di pedalaman(*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya; Pengangkutan pipa (*pipe line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah,bensin dan air minum; Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera; Pengangkutan udara (*transportation by air* atau *air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.

Dalam ilmu ekonomi, dikenal beberapa bentuk nilai dan kegunaan suatu benda, yaitu nilai atau kegunaan benda berdasarkan tempat (*place utility*) dan nilai atau kegunaan karena waktu (*time utility*). Kedua nilai tersebut secara ekonomis akan diperoleh jika barang-barang atau benda tersebut diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut” jasa pengangkutan.

Menurut Sri Redjeki Hartono,⁸⁷ pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asalnya, karena itu dikatakan pengangkutan memberi nilai kepada barang yang diangkut dan nilai ini lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan adalah berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Nilai tempat (*place utility*) mengandung pengertian bahwa dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang berguna atau bermanfaat di tempat asal, akan tetapi setelah adanya pengangkutan nilai barang tersebut bertambah, bermanfaat dan memiliki nilai guna bagi manusia, oleh karena itu apabila dilihat dari kegunaan dan manfaatnya bagi manusia, maka barang tadi sudah bertambah nilainya karena ada pengangkutan. Nilai Kegunaan Waktu (*time utility*), dengan adanya pengangkutan berarti bahwa dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dimana barang tersebut lebih diperlukan tepat pada waktunya.

Sementara itu menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan memiliki nilai yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, hal tersebut didasari oleh berbagai faktor, yaitu antara lain: keadaan geografis indonesia yang berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat,

⁸⁷ Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan Dan Hukum Pengangkutan Darat, Seksi Hukum Dagang FH UNDIP, Semarang*, hlm.8.

perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara; menunjang pembangunan di berbagai sektor ; mendekatkan jarak antara desa dan kota; dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.⁸⁸

3. Konsep dan pengaturan Pengangkutan Multi Moda

Pengangkutan adalah proses kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan alat pengangkut yang diakui dan diatur dalam undang-undang. Penumpang adalah orang yang berpindah dari satu tempat ke tempat lain menggunakan alat pengangkut mekanik dengan membayar biaya pengangkutan. Sementara itu sistem pengangkutan adalah jalur (line) pengangkutan melalui jalan rel, jalan raya, perairan atau melalui udara. Setiap pengangkutan melalui satu jalur disebut moda pengangkutan. Sementara itu jika pengangkutan melalui lebih dari 1 (satu) moda pengangkutan dan menggunakan gabungan 2 (dua) atau lebih jenis alat pengangkut mekanik serta dibuktikan dengan 1 (satu) dokumen pengangkutan, pengangkutan yang demikian disebut pengangkutan multi moda.⁸⁹

Pengangkutan merupakan bagian dari perdagangan saat ini, dikenal adanya sistem baru yakni pengangkutan multimoda. Sistem ini dirasakan sebagai pilihan yang tepat karena sangat mendukung kelancaran arus barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan lebih efektif dan efisien. Secara khusus pengertian angkutan menurut Pasal 1 Angka (1)

⁸⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Adityabhakti, Bandung, 1998, hlm.8.

⁸⁹ Abdulkadir Muhamad, *Op., Cit*, hlm. 269.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas menyebutkan “Angkutan adalah perpindahan orang dan barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan”.

Definisi angkutan multimoda terdapat dalam Pasal 1 Angka (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda menyebutkan Angkutan multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda atas dasar satu kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda kesuatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

Angkatan multimoda merupakan komponen penting dalam sistem logistik karena angkutan barang pada umumnya lebih dari satu transportasi. Suatu jasa angkutan yang diselenggarakan oleh badan usaha angkutan multimoda tidak hanya memberikan pelayanan pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain, akan tetapi juga memberikan pelayanan tambahan seperti jasa pengurusan transportasi, penyediaan ruang muatan, serta pengurusan kepabean untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri.

Hingga kini semua moda pengangkutan yaitu angkutan darat, laut dan udara telah mengatur mengenai keikutsertaannya dalam pengangkutan multimoda, hal ini dapat kita lihat di Pasal-Pasal berikut :

- a. Pasal 147 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkotaan yang merumuskan bahwa : “angkutan kereta api dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda”.
- b. Pasal 50 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang merumuskan bahwa : “angkutan perairan dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda”.
- c. Pasal 187 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang merumuskan bahwa : “angkutan udara dapat merupakan bagian angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda”.
- d. Pasal 165 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merumuskan: “angkutan umum di jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda”.

4. Fungsi Pengangkutan Multi Moda

Pengangkutan multimoda merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian serta mempengaruhi seluruh aspek kehidupan bangsa dan Negara. Pentingnya pengangkutan multimoda tersebut terlihat pada makin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan multimoda bagi mobilitas orang atau barang dari dan ke seluruh

pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu, pengangkutan multimoda juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, tetapi belum berkembang, dan upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Pengangkutan multimoda merupakan kegiatan yang berdimensi ekonomi, hukum dan pendidikan. Dari segi ekonomi, pengangkutan multimoda merupakan kegiatan bisnis yang mendorong pertumbuhan dan perkembangan kegiatan ekonomi terpadu di bidang perindustrian, perdagangan, pelayanan jasa, dan pembiayaan. Pengangkutan multimoda sebagai kegiatan bisnis harus berbentuk perusahaan badan hukum, menjalankan bisnis di bidang pengangkutan secara terpadu, serta menggunakan alat pengangkut mekanik darat, laut, dan udara yang dikelola secara terpadu dan professional.

Dalam dibidang perindustrian, pengangkutan multimoda menjadi pendorong pertumbuhan dan perkembangan industri prasarana dan sarana pengangkutan mekanik yang berbasis modern dan berbasis teknologi canggih. Di bidang perdagangan, pengangkutan multimoda menjadi pendorong pertumbuhan dan perkembangan bisnis perkembangan bisnis perdagangan alat pengangkut mekanik serta bermacam jenis suku cadang. Sedangkan dari segi dimensi hukum dan pendidikan, pengangkutan multimoda menjadi pendorong pengembangan hukum nasional terutama di

bidang hukum pengangkutan multimoda dan pendidikan hukum ekonomi serta pendidikan teknik transportasi.⁹⁰

Pengangkutan multimoda mempunyai arti strategis sebab menghubungkan dan menyatukan seluruh wilayah Negara dan mendekatkan jarak antara daerah otonom, antar kota provinsi, serta antar pulau yang tersebar di seluruh wilayah nusantara. Pengangkutan multimoda merupakan upaya untuk penunjang pelaksanaan pembangunan nasional di segala sektor di seluruh wilayah Negara Indonesia dan pengangkutan multimoda juga ikut mendorong pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang pengangkutan modern dengan infrastruktur yang modern pula.

5. Asas dan Tujuan Pengangkutan Multi Moda

Sebagaimana halnya dengan setiap moda pengangkutan, pengangkutan multimoda adalah suatu sistem pengangkutan nasional yang mengintegrasikan dua atau lebih moda pengangkutan dengan cara menggunakan dua atau lebih prasarana dan sarana pengangkutan mekanik. Berdasarkan penjelasan tersebut, menurut Abdulkadir Muhammad, Pengangkutan multimoda diselenggarakan berdasarkan asas-asas sebagai berikut :⁹¹

- a. Asas manfaat, menghendaki penangkutan multimoda yang memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi peningkatan kesejahteraan

⁹⁰ *Ibid*, hlm. 271-272.

⁹¹ *Ibid*, hlm. 272-273.

dan pengembangan peri kehidupan yang berlangsung terus-menerus bagi warga Negara;

- b. Asas keseimbangan, menghendaki penyelenggaraan pengangkutan multimoda seimbang dan serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat serta antara kepentingan daerah, nasional dan internasional;
- c. Asas pemerataan, menghendaki pelayanan pengangkutan multimoda yang adil bagi segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- d. Asas kepentingan umum, menghendaki penyelenggaraan pengangkutan multimoda yang lebih mengutamakan kepentingan pelayanan bagi masyarakat luas;
- e. Asas keterpaduan, menghendaki pengangkutan multimoda yang utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi antara beberapa moda pengangkutan;
- f. Asas kesadaran hukum, menghendaki pelaksanaan pengangkutan multimoda berdasarkan kepatuhan pada Undang-Undang, baik penyelenggaraan pengangkutan multimoda maupun pengguna jasa pengangkutan multimoda.⁹²

Sementara itu, yang menjadi tujuan pengangkutan multimoda sebagai gabungan dan kesatuan dari dua atau lebih moda pengangkutan

⁹² *Ibid*, hlm. 312.

diselenggarakan dengan tujuan totalitas dari tujuan semua moda pengangkutan, pengangkutan multimoda diselenggarakan untuk :⁹³

- a. Memadukan dua atau lebih moda pengangkutan sebagai satu kesatuan yang utuh dan handal;
- b. Memperlancar perpindahan orang atau barang dengan selamat, aman, cepat, lancar, teratur, nyaman, dan efektif serta efisien;
- c. Menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan perairan;
- d. Melayani masyarakat dengan biaya relatif terjangkau oleh daya beli masyarakat;
- e. Menunjang pertumbuhan dan pemerataan serta stabilitas pembangunan yang berkelanjutan; dan
- f. Mengutamakan dan melindungi pengangkutan multimoda nasional dan Mempererat hubungan antar bangsa.

Untuk mencapai tujuan tersebut, pengangkutan multi moda dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

D. Tinjauan Umum Tentang *The Hague Rules*

The Haque Rules dibentuk untuk pertama sekali oleh Internasional Law Association pada tahun 1921, yang kemudian dirubah pada tahun 1922 dan terakhir dirubah di Brussel pada tanggal 25 Agustus 1924, yang secara resmi disebut “*International Convention of Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading*” yang pada pokoknya mengatur tanggung

⁹³ Ibid, hlm. 274.

jawab pengangkut laut terhadap pengiriman barang. Kemudian Negeri Belanda menyesuaikan hukumnya (WvK) dengan *The Haque Rules* tersebut, yang kemudian dengan asas konkordansi diberlakukan pula untuk negara Indonesia dengan beberapa perubahan, khususnya mengenai tanggung jawab pengangkutan dan konosemen yaitu Pasal 468, 469, 470, 504, 505 dan 506 KUHD. Di samping terbentuknya *The Haque Rules* tersebut, di Inggris ditetapkan peraturan mengenai tanggung jawab pengangkutan di laut yang disebut dengan "*The Carriage of Goods by Sea Act*", maka pedoman banyak negara untuk peraturan tersebut pun beralih dari *The Haque Rules* kepada *The Carriage of Goods by Sea Act*. Dan untuk keseragaman peraturan mengenai pengangkutan barang melalui laut, maka PBB pada tanggal 31 Maret 1978 di Hamburg (Jerman) menetapkan *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978*. Dalam sistem hukum pengangkutan Indonesia (secara public administrative) perusahaan bongkar muat pertama sekali dikenal dan diangkat keberadaannya dalam peraturan perundang-undangan sejak tahun 1957 yakni dalam Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957. Saat itu dikenal dengan Perusahaan Muatan Kapal Laut (PMKL). Ruang lingkup kegiatan PMKL waktu itu meliputi bongkar muat dari/ ke kapal, cargodoring, penyimpanan barang di gudang lini I dan penyerahan/ penerimaan barang (receiving/ delivery). Disamping itu, PMKL juga diperkenankan melakukan kegiatan keagenan kapal dan per-veem-an/ ekspedisi. Selanjutnya dengan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964, PMKL ditiadakan sebagai perusahaan yang berdiri sendiri. Kegiatan bongkar muat dan kegiatan

keagenan diintegrasikan pada perusahaan pelayaran. Sedangkan kegiatan per-veem-an dan ekspedisi diatur dalam perusahaan yang berdiri sendiri, yaitu dalam Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut. Demikian halnya dalam Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, pelayaran dan bongkar muat serta keagenan menjadi satu dengan perusahaan pelayaran, sedangkan veem dan ekspedisi tetap berada pada satu usaha yang berdiri sendiri. Dalam Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 disebutkan bahwa perveem-an adalah usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukan barang-barang (*warehousing*) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan diusahakan/ disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayan untuk dikapalkan, yang meliputi antara lain kegiatan : ekspedisi muatan; pengepakan-engepakan kembali; sortasi; penyimpanan; pengukuran; penandaan dan lain-lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomis yang diperlukan.

The Haque Rules 1924 juga tidak memberikan rumusan tentang siapa yang diartikan dengan pengirim barang. Mengenai rumusan siapa yang dimaksudkan dengan pengirim barang itu hanya kita jumpai ketentuannya di dalam The Hamburg Rules 1978 di dalam Pasal 1 ayat 3 yang berbunyi : *“Shipper means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract or carriage by sea”*. Pihak penerima

barang. Siapa yang dimaksudkan dengan pihak penerima barang itu di dalam perjanjian pengangkutan di laut telah ditentukan, bahwa mereka yang namanya tertulis di dalam konosemen kepada siapa barang-barang yang diangkut itu harus diserahkan oleh pengangkut. Pasal 506 ayat 2 KUHD menyebutkan : “Bahwa penerima barang itu dapat disebutkan namanya (op naam) dapat juga disebutkan sebagai pihak yang ditunjuk oleh pengirim maupun orang ketiga (aan order) dan dapat juga disebutkan sebagai pembawa (aan toonder), baik dengan atau tanpa menyebutkan nama seseorang tertentu di sampingnya.”

Di dalam The Haque Rules 1924 tidak kita jumpai ketentuan tentang siapa yang disebut sebagai penerima barang itu. Hanya The Hamburg Rules 1978 Pasal 1 ayat 4 menentukan bahwa yang dimaksud dengan penerima barang itu ialah mereka yang diberi atau memperoleh hak untuk menyerahkan barang. Sedangkan pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan penumpang, yang terkait adalah : Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan) yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan; dan Pihak penumpang (pengguna jasa angkutan) yakni pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.

Pihak-pihak yang telah diuraikan diatas merupakan pihak-pihak yang secara langsung terkait pada perjanjian pengangkutan. Disamping pihak yang terkait secara langsung, ada juga mereka yang secara tidak langsung terikat

pada pengangkutan niaga karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain, seperti ekspediter, agen perjalanan dan termasuk juga perusahaan jasa pengangkutan.

Berkaitan dengan tanggungjawab pengangkutan, Menurut Pasal 1 (e) The Haque Rules 1924, ditetapkan bahwa pengangkutan barang-barang meliputi periode sejak saat barang-barang dimuat ke dalam kapal sampai saat barang-barang telah dibongkar dari kapal. Periode tersebut dikenal dengan syarat Actual Carriage atau *from end of tackle to end of tackle*. Jadi di luar periode tersebut, yaitu pada waktu barang-barang masih berada di pelabuhan pemuatan (belum dimuat ke dalam kapal) dan barang-barang yang telah berada di pelabuhan pembongkaran (telah dibongkar dari kapal), barang-barang tersebut dilindungi oleh undang-undang atau hukum negara yang bersangkutan. Sedangkan dalam periode *Actual Carriage*, barang-barang dilindungi oleh Surat Muatan (*Bill Of Lading*) menurut ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam *The Haque Rules* dengan syarat bahwa pada Surat Muatan (*Bill Of Lading*) dicantumkan berlakunya *The Haque Rules* untuk kontrak pengangkutan tersebut.

Jadi semua masalah yang timbul (kehilangan dan kerusakan barang-barang) selama *Actual Carriage* diselesaikan menurut ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam *The Haque Rules*.

Dalam Pasal 3 ayat (2) ditetapkan bahwa pengangkut berkewajiban agar barang-barang yang diangkutnya dimuat, dirawat, dipadatkan, diangkut,

dijaga, dipelihara, dan dibongkar dengan sewajarnya. Pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan dan keutuhan barang-barang yaitu :

1. Pada waktu pemuatan sejak barang-barang dikaitkan pada derek (*end of tackle*) di pelabuhan pemuatan;
2. Dalam pematatannya di dalam palka-palka kapal
3. Selama pengangkutan mulai dari pelabuhan pemuatan hingga tiba di pelabuhan pembongkaran
4. Pada waktu pembongkaran sampai barang-barang berada di atas dermaga atau perahu-perahu dalam posisi masih terkait pada derek (*end of tackle*) di pelabuhan pembongkaran.

Jika pengangkut lalai atau salah dalam melakukan kewajibannya seperti yang telah disebutkan di atas, maka pengangkut wajib mengganti kerugian jika pemilik barang menuntut kerugian atas kerusakan barang-barangnya. Namun, pengangkut dapat dibebaskan dari keajiban mengganti kerugian apabila terjadi *force majeure*.

E. Tinjauan Umum Tentang CISG

The United Nations Convention on Contract For The International Sale of Goods (CISG) merupakan konvensi PBB mengenai kontrak-kontrak untuk penjualan barang secara internasional yang mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1988 setelah negosiasi diantara negara-negara selama hampir 50 tahun. CISG bertujuan untuk menyediakan sebuah rezim kontrak jual beli barang internasional yang modern, seragam dan adil, selain itu CISG juga

secara signifikan memperkenalkan kepastian hukum dalam ranah perdagangan internasional. CISG sendiri merupakan produk rancangan dari UNCITRAL yaitu salah satu badan PBB yang mengurus soal perdagangan dan hukum yang mempunyai misi untuk menyeragamkan hukum jual beli barang internasional di seluruh dunia.

Latar belakang dibentuknya Konvensi ini adalah karena kontrak jual beli merupakan kontrak terpenting yang menjadi tulang punggung dari perdagangan internasional di seluruh negara di dunia, tanpa memandang sistem hukum dan tingkat ekonomi dari negara-negara tersebut, oleh karena itu CISG merupakan salah satu konvensi internasional utama dari hukum perdagangan internasional yang dapat diterima secara universal.

Konvensi hukum perdagangan internasional yang dimaksud adalah standar kontrak bisnis internasional yang mengatur ketentuan-ketentuan khusus mengenai kontrak jual beli internasional. Sehingga dapat digambarkan hubungan kontrak jual beli, sistem hukum dan perdagangan internasional sebagai berikut seperti halnya konvensi internasional yang lain, UNCITRAL juga menetapkan ruang cakupan pengaturan CISG.

Pada pasal 1 ayat 1 Konvensi ini, terdapat batasan kata kontrak jual beli internasional yakni: "This convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different states: a. When the states are contracting parties; b. When the rules of private international law lead to application of the law of a contracting states".

Pasal 1 ayat 1 CISG diatas menggambarkan mengenai ruang lingkup konvensi ini dapat berlaku, dua syarat harus terpenuhi agar CISG dapat menjadi hukum substantif kontrak jual beli internasional yaitu negara tersebut sebagai peserta konvensi dan menunjuk pemberlakuan hukum dari negara peserta Konvensi kaidah hukum perdata internasional.

Selanjutnya mengenai ruang lingkup pengaturan CISG, karena konvensi ini hanya berlaku pada jenis kontrak jual beli tertentu seperti yang diuraikan dalam pasal 2 CISG sebagai berikut: *This convention does not apply to sales: a. Of goods bought for personal, family or household use, unless the seller, at any time before or at the conclusion of the contract, neither knew nor ought to have known that the goods were bought for any such use; b. By auction; c. On execution or otherwise by authority of law; d. Of stocks, shares, investment securities, negotiable instruments or money; e. Of ships, vessels, hovercraft or aircraft; f. Of electricity.*

Konvensi ini tidak berlaku terhadap kontrak :a.Jual beli berupa consumer sales seperti barang untuk keperluan perorangan, keluarga atau rumah tangga, kecuali para pihak tidak mengetahui sebelumnya bahwa barang tersebut termasuk ke dalam consumer sales; b. Jual beli melalui pelelangan; c. Jual beli barang yang menjadi jaminan; d. Jual beli saham, jaminan investasi, negotiable instrument dan uang; e. Jual beli kapal, perahu, hovercraft atau pesawat udara; dan f. Jual beli listrik.

Secara substantif, ketentuan yang terdapat dalam pasal-pasal CISG terbagi menjadi lima bab, yang terdiri dari bab satu mengenai ketentuan

umum dan membahas mengenai adanya pelanggaran *fundamental breach*, bab kedua mengenai kewajiban-kewajiban penjual, bab ketiga mengenai kewajiban-kewajiban pembeli dan *remedies* atau upaya hukum, selanjutnya bab keempat mengatur mengenai peralihan resiko dan bab kelima mengenai ketentuan-ketentuan umum terhadap kewajiban pembeli dan penjual. Pada bab terakhir ini khususnya diatur mengenai ketentuan *remedies* dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh pihak yang dirugikan apabila terjadi sengketa

Di dalam CISG juga terdapat prinsip-prinsip hukum umum yang menjadi ciri khas dari *lex mercatoria*, hal tersebut seperti yang tertera pada pasal 6 CISG mengenai *Freedom of contract/kebebasan berkontrak* : *The parties may exclude the application of this Convention or, subject to article 12, derogate from or vary the effect of any of its provisions.*

Dari ketentuan pasal 6 CISG diperoleh keterangan bahwa para pihak diperbolehkan mengabaikan/menyimpang ketentuan-ketentuan dari CISG. Prinsip umum lain yang terdapat dalam CISG ada pada pasal 7 ayat 1 CISG mengenai *good faith* sebagai berikut: *In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.*

CISG sebagai *Lex Mercatoria*, pembentukan CISG bermula dari belum adanya konvensi internasional yang mengatur mengenai kontrak jual beli internasional. Padahal seringkali timbul permasalahan dari sistem hukum

atau konvensi internasional mana yang akan dijadikan rujukan apabila para pihak akan melakukan upaya hukum untuk menyelesaikan sengketa yang timbul. Dengan dilatarbelakangi hal tersebut, maka UNCITRAL merancang draft konvensi CISG ini dan pada tanggal 10 Maret hingga 11 April 1980 tepatnya di Wina Austria terbentuklah CISG. Konvensi ini telah diratifikasi oleh 83 negara dari 196 negara di dunia terhitung hingga 26 September 2014.

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:⁹⁴

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)
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).

⁹⁴ Hukum Perdagangan Internasional dalam <http://www.jct-indonesia.com2010/05/hukum-perdagangan-internasional.html> diakses tanggal 10 Januari 2017.

Sementara itu kewajiban pembeli menurut CISG adalah sebagai berikut:⁹⁵

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 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 kemudian hari.

F. Incoterm 2010

Incoterms adalah singkatan dari *International Commercial Terminologies* (terms). Sesuai dengan namanya, Incoterms adalah terminologi-terminologi baku mengenai pengiriman barang yang paling sering digunakan oleh para pelaku perdagangan internasional dalam kontrak mereka. Incoterms sendiri memang lahir dari kebiasaan praktek para praktisi perdagangan internasional selama berabad-abad. Dari kebiasaan inilah kemudian International Chamber of Commerce (ICC) menarik sari pati, membakukan, dan akhirnya menerbitkannya menjadi Incoterms.

⁹⁵ *Ibid.*

Dalam era perdagangan global sekarang ini arus barang masuk dan keluar sangatlah cepat. Untuk memperlancar urusan bisnisnya para pengusaha dituntut untuk memiliki pengetahuan yang cukup mengenai prosedur ekspor dan impor yang berbasis aturan internasional seperti, Incoterms 2010 yang berlaku mulai Januari 2011 maupun yang berbasis aturan local seperti Administrasi Kepabeanan. Prosedur ekspor – impor adalah tata cara yang harus ditempuh dalam memenuhi ketentuan peraturan pemerintah serta kelaziman yang berlaku dalam pelaksanaan suatu transaksi ekspor – impor. Pemahaman yang baik mengenai tata cara ekspor atau impor ini sangat penting dan akan semakin memperlancar proses pelaksanaan ekspor – impor baik dalam hal proses dengan Bea & Cukai maupun Perbankan (dalam hal pembayaran, pembuatan dan pemeriksaan dokumen).

Dengan pertimbangan diatas para eksekutif di bidang ekspor – impor tentunya dituntut untuk memahami seluruh prosedur dan ketentuan di bidang Ekspor-Import ini. Hal ini perlu demi kelancaran proses ekspor – impor, lebih jauh lagi agar perusahaan tidak mengalami kerugian, kerugian bisa terjadi dalam berbagai bentuk, misalnya eksportir tidak dapat mencairkan L/C, oleh karena adanya beberapa revisi tersebut serta mengingat dimungkinkannya penggunaan Incoterms versi terdahulu, maka penyebutan Incoterms dalam suatu kontrak harus disertai dengan versi revisinya, misalnya “Incoterms 2010”. Incoterms adalah trademark milik ICC. Organisasi ini sangat keras melindungi trademark-nya karena sejalan dengan tujuan utama Incoterms itu sendiri, yaitu untuk menghindari, mengurangi atau

bahkan meniadakan terjadinya ambiguitas atau perbedaan interpretasi ketika terminologi tersebut dipakai di dalam kontrak. Pada saat memakai Incoterms di dalam suatu kontrak perdagangan internasional, maka para pihak harus mengacu pada teks original Incoterms yang telah disediakan oleh ICC demi terwujudnya tujuan tersebut. Incoterms 2010 terdiri dari 13 terminologi, yaitu:⁹⁶

1. Ex Works

Artinya penjual hanya menyediakan barang untuk diambil oleh si pembeli di tempat si penjual itu sendiri atau tempat lain seperti gudang, workshop, galeri, showroom, dan lain-lain. Penjual tidak bertanggung jawab atas pemindahan (pemuatan) barang ke alat transportasi apapun yang mengambil barang tersebut dari tempatnya, termasuk juga segala prosedur ekspor. Pendek kata, segala biaya dan resiko terhadap kerusakan dan kehilangan barang beralih dari penjual ke pembeli pada saat itu juga. Namun apabila dikehendaki agar si penjual melakukan pemuatan barang ke suatu alat transportasi, maka hal ini harus disebutkan secara eksplisit dalam kontrak. Jika si pembeli tidak bisa melakukan pengurusan prosedur ekspor baik secara langsung maupun tidak langsung, maka sebaiknya terminologi ini tidak dipakai. Jika hal demikian terjadi, maka sebaiknya terminologi yang dipakai adalah FCA yang membebankan pengurusan ekspor ke tangan penjual. EXW membebankan kewajiban yang paling sedikit kepada penjual. Kebalikannya, pembeli dibebani dengan kewajiban yang paling banyak. Terminologi ini berlaku bagi segala jenis alat transportasi.

2. Free Carrier Artinya adalah penjual bertanggung jawab untuk mengirimkan barang ke pengangkut yang ditunjuk oleh pembeli ke tempat yang telah disetujui. Jika tempat pengiriman ini adalah tempat si penjual itu sendiri, maka si penjual bertanggungjawab sampai barang tersebut dimuat dimuat dalam alat transportasi milik pengangkut yang mengambil barang tersebut dari tempat si penjual. Namun bila tempat pengiriman bukan merupakan tempat si penjual, maka penjual tidak bertanggungjawab untuk menurunkan barang tersebut dari alat transportasi yang mengantarkan barang tersebut ke tempat yang ditunjuk. FCA juga mewajibkan penjual untuk membereskan prosedur ekspor. Yang dimaksud sebagai “pengangkut” adalah setiap orang atau badan hukum yang

⁹⁶ <https://customclearance.wordpress.com/2011/10/07/pemahaman-incoterms-2010/>, dikutip tanggal 12 Mei 2016.

berdasarkan suatu perjanjian pengangkutan berkewajiban untuk melakukan atau menyediakan jasa pengangkutan melalui jalur kereta api, jalan raya, udara, laut, perairan pedalaman, atau kombinasi dari cara-cara pengangkutan tersebut di atas. Jika pembeli menunjuk orang lain selain pengangkut, maka barang dianggap telah melaksanakan kewajibannya mengantar barang ketika barang tersebut diserahkan kepada orang tersebut. Terminologi ini berlaku untuk segala macam mode transportasi.

3. Free Alongside Ship

Maksudnya adalah bahwa barang diserahkan penjual di samping kapal di pelabuhan muat yang disebut. Sehingga tanggung jawab atas barang beralih dari penjual ke pembeli sejak saat itu. Terminologi ini mewajibkan penjual untuk melakukan segala prosedur ekspor. Terminologi ini dalam Incoterms 2000 merupakan kebalikan dari versi terdahulunya dalam Incoterms 1990 yang mewajibkan pembeli untuk menuntaskan segala prosedur ekspor. Namun apabila memang diinginkan agar pembeli yang berkewajiban dalam pengurusan prosedur ekspor, maka hal ini harus disebutkan secara eksplisit di dalam kontrak. Terminologi ini hanya bisa dipakai pada alat transportasi laut dan perairan pedalaman.

4. Free on Board

Artinya peralihan segala resiko atas barang dari penjual kepada pembeli terjadi ketika barang telah melewati rail kapal (pagar pengaman kapal) di pelabuhan muat yang telah disebutkan. Pengurusan prosedur ekspor berdasarkan terminologi ini dibebankan kepada penjual. Jika para pihak tidak menghendaki peralihan resiko terjadi pada saat barang melewati rail kapal, maka FCA adalah terminologi yang sebaiknya dipilih. FOB berlaku khusus hanya bagi alat transportasi laut dan perairan pedalaman.

5. Cost and Freight

Maksudnya segala resiko atas kerusakan atau kehilangan barang serta segala macam biaya yang timbul setelah barang melewati rail kapal beralih dari penjual kepada pembeli. Namun berdasarkan terminologi ini maka penjual berkewajiban untuk menanggung segala biaya pengangkutan yang dibutuhkan agar barang sampai pada pelabuhan tujuan yang disebutkan. Terminologi ini juga mewajibkan penjual untuk melakukan pengurusan ekspor yang dibutuhkan oleh barang tersebut. Jika para pihak tidak menghendaki peralihan resiko atas barang terjadi pada saat barang melewati rail kapal, maka CPT-lah yang harus digunakan. CFR hanya berlaku untuk transportasi laut dan perairan pedalaman.

6. Cost, Insurance, and Freight

Artinya bahwa segala resiko atas kerusakan atau kehilangan barang serta segala macam biaya yang timbul setelah barang melewati rail kapal beralih dari penjual kepada pembeli. Namun berdasarkan

terminologi ini maka penjual berkewajiban untuk menanggung segala biaya pengangkutan yang dibutuhkan agar barang sampai pada pelabuhan tujuan yang disebutkan termasuk menyediakan asuransi pengangkutan laut (marine insurance) untuk menanggung resiko pembeli atas kehilangan atau kerusakan barang selama masa pengangkutan laut tersebut. Perlu dicatat bahwa penjual hanya berkewajiban membayarkan premi asuransi dengan perlindungan minimal saja. Jika pembeli menginginkan perlindungan asuransi yang lebih besar, maka pembeli harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dengan penjual karena memang penjual yang harus membayarkannya. Namun jika penjual tidak setuju, maka pembeli harus membayar asuransi tambahan sendiri untuk memberikan perlindungan yang lebih besar. CIF mempersyaratkan penjual untuk mengurus prosedur ekspor. Terminologi ini hanya berlaku untuk alat transportasi laut dan perairan pedalaman. Jika para pihak tidak menghendaki peralihan resiko terjadi pada saat barang melewati rail kapal, maka term yang harus dipilih adalah CIP.

7. Carriage paid to

Maksudnya adalah bahwa peralihan resiko atas kerusakan atau kehilangan barang beralih dari penjual kepada pembeli pada saat barang diserahkan kepada pengangkut yang ditunjuk oleh penjual namun penjual masih tetap harus menanggung biaya pengangkutan yang diperlukan sampai dengan barang mencapai tempat tujuan yang telah disebutkan. Apabila terdapat peralihan atau perpindahan alat transportasi, maka peralihan resiko terjadi pada saat barang diserahkan kepada pengangkutan yang pertama. CPT menghendaki agar pengurusan ekspor dilakukan oleh penjual. Terminologi ini berlaku bagi segala jenis alat transportasi.

8. Carriage and Insurance paid to

Maksudnya adalah bahwa peralihan resiko atas kerusakan atau kehilangan barang beralih dari penjual kepada pembeli pada saat barang diserahkan kepada pengangkut yang ditunjuk oleh penjual namun penjual masih tetap harus menanggung biaya pengangkutan yang diperlukan sampai dengan barang mencapai tempat tujuan yang telah disebutkan. Dalam CIP penjual harus menyediakan asuransi pengangkutan yang menanggung resiko pembeli atas kehilangan atau kerusakan barang selama masa pengangkutan tersebut. Perlu dicatat bahwa penjual hanya berkewajiban membayarkan premi asuransi dengan perlindungan minimal saja. Jika pembeli menginginkan perlindungan asuransi yang lebih besar, maka pembeli harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dengan penjual karena memang penjual yang harus membayarnya. Namun jika penjual tidak setuju, maka pembeli harus membayar asuransi tambahan sendiri untuk memberikan perlindungan yang lebih besar. Apabila terdapat peralihan atau perpindahan alat transportasi, maka peralihan resiko terjadi pada saat barang

diserahkan kepada pengangkutan yang pertama. CIP menghendaki agar pengurusan ekspor dilakukan oleh penjual. Terminologi ini berlaku bagi segala jenis alat transportasi.

9. Delivered at Frontier

Maksudnya adalah bahwa penjual dianggap telah melakukan kewajiban pengiriman barang ketika barang telah ditempatkan pada kondisi untuk siap dibawa oleh pembeli, masih berada di dalam alat transportasi yang terakhir membawanya, belum diturunkan, telah diurus prosedur ekspor-nya, tapi belum diurus prosedur impornya, pada suatu titik dan tempat di perbatasan yang telah disebutkan, tetapi sebelum mencapai perbatasan kepabeanan negara tetangga. Kata “frontier” atau “perbatasan” bisa dipakai untuk semua perbatasan termasuk perbatasan negara ekspor. Oleh karena itulah titik dan nama perbatasan yang dimaksud harus selalu disebutkan dengan jelas. Jika para pihak setuju agar penjual bertanggungjawab untuk menurunkan barang dari alat transportasi terakhir yang membawanya sampai ke perbatasan yang dimaksud, termasuk menanggung segala resiko yang terjadi pada saat penurunan barang tersebut, maka hal ini harus dituliskan secara eksplisit dalam perjanjian jual beli yang dimaksud. Terminologi ini berlaku bagi segala jenis alat transportasi yang membawa barang tersebut melewati perbatasan darat. Namun apabila saat pengiriman terjadi di pelabuhan tujuan, dalam lambung atau geladak suatu kapal, atau di dermaga, maka DES atau DEQ-lah yang seharusnya dipakai.

10. Delivered Ex Ship

Maksudnya adalah bahwa penjual dianggap telah melakukan kewajiban pengiriman barang ketika barang telah ditempatkan pada kondisi untuk siap dibawa oleh pembeli di atas geladak kapal, belum diurus prosedur impor-nya, di pelabuhan tujuan. Penjual berkewajiban untuk menanggung segala biaya dan resiko untuk membawa barang sampai di pelabuhan tujuan sebelum barang diturunkan atau dibongkar. Jika para pihak menghendaki agar penjual menanggung segala resiko dan biaya sampai dengan barang diturunkan atau dibongkar, maka terminologi yang harus dipakai adalah DEQ. Terminologi ini dipakai untuk alat transportasi laut atau perairan pedalaman atau transportasi multi modal dalam suatu kendaraan air di pelabuhan tujuan.

11. Delivered Ex Quay

Maksudnya adalah bahwa penjual dianggap telah melakukan kewajiban pengiriman barang ketika barang telah ditempatkan pada kondisi untuk siap dibawa oleh pembeli di dermaga pelabuhan tujuan namun belum diurus prosedur impor-nya. Penjual menanggung segala resiko dan biaya untuk mengantar barang sampai di pelabuhan tujuan dan menurunkannya di dermaga. DEQ mewajibkan pembeli untuk mengurus segala macam prosedur impor dan membayar bea-bea yang timbul sehubungan dengan hal

tersebut. DEQ versi Incoterms 2010 ini adalah kebalikan dari versi pendahulunya, yaitu Incoterms 1990 yang mewajibkan penjual untuk mengurus prosedur impor. Dalam versi 2010, jika para pihak menghendaki agar penjual ikut ambil bagian dalam pembayaran bea impor atau pengurusannya, baik sebagian maupun seluruhnya, maka hal ini harus disebutkan dengan jelas dalam kontrak. Terminologi ini dipakai untuk alat transportasi laut atau perairan pedalaman atau transportasi multi modal dalam suatu kendaraan air yang menurunkan barang sampai di dermaga. Jika para pihak menghendaki agar penjual menanggung biaya dan resiko untuk memindahkan barang dari dermaga ke tempat lain (gudang, terminal, stasiun transportasi) baik di dalam maupun di luar pelabuhan, maka terminologi yang seharusnya dipilih adalah DDU atau DDP.

12. **Delivered Duty Unpaid**

Maksudnya adalah bahwa penjual mengirimkan barang kepada pembeli sampai ke tempat tujuan yang telah disebutkan, belum dibereskan prosedur impornya, dan belum diturunkan atau dibongkar dari alat transportasi yang terakhir membawanya. Penjual harus menanggung segala resiko dan biaya untuk mengantarkan barang sampai ke tempat tujuan yang telah disebutkan, namun tidak termasuk menanggung bea masuk, dan pajak-pajak lain untuk impor. Segala formalitas impor tersebut menjadi tanggung jawab pembeli, termasuk ia juga harus menanggung segala resiko yang timbul akibat kegagalannya dalam mengurus prosedur impor tepat waktu. Namun apabila para pihak berkehendak agar penjual juga ikut bertanggung jawab dalam pengurusan prosedur impor, maka hal ini harus disebutkan secara eksplisit dalam kontrak. Terminologi ini berlaku pada semua alat transportasi. Namun apabila pengiriman terjadi di pelabuhan tujuan di lambung atau geladak kapal, atau di dermaga, maka terminologi yang seharusnya dipakai adalah DES atau DEQ.

13. **Delivered Duty Paid**

Maksudnya adalah bahwa penjual mengirimkan barang kepada pembeli sampai ke tempat tujuan yang telah disebutkan, telah diurus prosedur impornya, dan belum dibongkar dari kendaraan yang membawanya. Pendek kata terminologi ini membebankan segala resiko dan biaya kepada penjual untuk mengantarkan barang sampai ke tempat tujuan yang dimaksud. Jika EXW membebankan kewajiban yang terberat kepada pembeli, maka DDP membebankan kewajiban yang terberat kepada penjual. DDP tidak bisa digunakan jika penjual tidak bisa melakukan pengurusan prosedur impor. Jika para pihak menghendaki agar pembeli yang melakukan pengurusan prosedur impor dan menanggung segala resikonya, maka terminologi DDU-lah yang harus dipakai. Jika para pihak ingin agar kewajiban untuk menanggung sebagian bea masuk atau pajak-

pajak impor lainnya seperti VAT (value added tax) atau yang lebih dikenal dengan nama pajak pertambahan nilai beralih dari penjual kepada pembeli, maka hal ini harus disebutkan dengan jelas di dalam kontrak. Apabila saat pengiriman terjadi di pelabuhan tujuan di lambung atau geladak kapal, atau di dermaga, maka terminologi yang seharusnya dipakai adalah DES atau DEQ.

Cara penyebutan Incoterms harus disebutkan secara jelas dan tepat untuk menghindari perbedaan interpretasi. Oleh karenanya, Incoterms dilengkapi dengan panduan penyebutannya, yaitu harus diikuti dengan nama tempat yang sesuai dan versinya.

G. UCP 600

Menurut Adrian Sutedi,⁹⁷ sistem pembayaran ekspor impor dapat dilakukan dengan beberapa cara, yaitu: *letter of credit; advance payment; open account; collection draft; Penagihan lewat dokumen; consignment*. Kaitannya dengan sistem pembayaran, dalam kebiasaan perdagangan internasional atau perdagangan ekspor impor pembayaran yang dianggap lazim adalah *melalui letter of credit (L/C)*.

Menurut Amir, MS,⁹⁸ “*Letter of Credit* atau biasa disingkat L/C adalah suatu Bank atas permintaan importir langganan Bank tersebut yang ditujukan kepada eksportir di luar negeri yang menjadi relasi importir itu, yang memberi HAK kepada eksportir itu untuk menarik wesel-wesel atas importer bersangkutan untuk sejumlah uang yang disebutkan dalam surat itu.”

⁹⁷ Adrian Sutedi, *Op., Cit.*, hlm. 248-255

⁹⁸ Amir M.S, *Seluk-beluk dan Tehnik Perdagangan Luar Negeri; Suatu Penuntun IMPOR & EKSPOR*, (Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo, 1993), hal. 37

Letter of Credit secara umum merupakan suatu pernyataan dari *issuing bank* atas permintaan importir yang merupakan nasabah dari bank tersebut, untuk menyediakan dana dan membayar sejumlah uang tertentu untuk kepentingan pihak ketiga (eksportir). Pembukaan L/C oleh importir dilakukan melalui bank yang disebut *opening bank* atau *Issuing Bank*. Pada umumnya L/C digunakan untuk membiayai kembali kontrak penjualan barang jarak jauh antara pembeli dan penjual yang belum saling mengenal dengan baik.⁹⁹

Uniform Customs and Practice for Documentary Credit (UCP 600) adalah pedoman yang menjadi peraturan internasional dalam jual beli antar negara, mengenai cara pembayaran yang harus dilakukan oleh pembeli melalui Bank. Peraturan UCP 600 ini telah diterima oleh banyak negara dan telah digunakan secara internasional. Demikian juga dengan Indonesia yang menggunakan UCP 600 ini sebagai pedoman pembayaran perdagangan luar negeri. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1982 merupakan dasar hukum L/C di Indonesia. Ketentuan pelaksanaan Peraturan Pemerintah No. I Tahun 1982 yang secara rinci mengatur L/C belum ada. Sesuai dengan kenyataan bahwa dalam praktek perbankan Indonesia telah digunakan UCP sebagai ketentuan L/C sejak tahun 1970-an.¹⁰⁰

⁹⁹ Henry D. Gabriel, *Standby Letter of Credit Does the Risk Out Weigh the Benefits?* Columbia Business Law Review, vol 1988 Num3, hal. 139 - 153

¹⁰⁰ Ramlan Ginting, *Letter of Credit: Tinjauan Aspek Hukum dan Bisnis*, Salemba empat, Jakarta, 2000, hlm.18.