

BAB VII PENGANGKUTAN LAUT

Pengangkutan laut pada dasarnya adalah perpindahan tempat mengenai orang-orang dan barang-barang melalui sarana angkutan laut, yaitu kapal laut. Pengangkutan orang diatur dalam Bab V B Buku II KUHD. Dalam pengangkutan orang terdapat dua pihak, yaitu pengangkut dan penumpang. Hubungan hukum antara keduanya dibuktikan dengan adanya karcis (tiket) perjalanan.

Pengangkutan barang diatur dalam Bab V A Buku II KUHD. Terdapat pihak-pihak tertentu yang secara langsung berkepentingan dengan pengangkutan barang melalui laut, yaitu :

1. Pengangkut (carrier);
2. Pemilik atau pengirim barang (shipper, consignor);
3. Penerima barang (consignee).

Arti pengangkut dalam beberapa peraturan terdapat perbedaan dan perkembangan, yaitu bahwa pengertian pengangkut menurut KUHD dan *The Hague Rules* lebih sempit dibandingkan dengan *The Hamburg Rules*, sedangkan dalam konvensi Multimoda diperluas lagi menjadi *Multimodal Transport Operator* (MTO).

Pengertian pemilik atau pengirim barang tidak ada dalam KUHD dan *The Hague Rules*. Menurut *The Hamburg Rules*, pengirim barang disebut dengan *shipper*, sedangkan dalam Konvensi Multimoda disebut *Consignor*.

Penerima barang dalam KUHD dan *The Hague Rules* tidak ada pengertiannya, sedangkan dalam *the Hamburg Rules* dan Konvensi Multimoda disebut dengan *Consignee*.

Selain dari ketiga pihak tersebut, masih ada pihak-pihak lain yang terlibat dalam proses pengangkutan laut. Pihak-pihak tersebut berupa organisasi dan perusahaan yang terlibat dan menunjang pelaksanaan pengangkutan atau pelayaran.

Berdasarkan perkembangan dalam praktek perdagangan ekspor-impor menunjukkan bahwa penggunaan angkutan laut walaupun masih dominan, mencapai 95%, namun dikombinasikan dengan sarana angkutan darat dan udara. Oleh karena itu timbul pemikiran untuk menggunakan cara pengangkutan terpadu (*integrated transport*), kombinasi pengangkutan (*combined transport*) atau dengan berbagai moda angkutan (*Multimodal transport*).

Multimodal transport (*intermodal transport*) adalah pengangkutan barang dengan menggunakan dua atau lebih moda angkutan dari tempat asal barang ke tempat tujuan dengan menggunakan satu dokumen pengangkutan saja, disebut *Multimodal Transport Document*, *Multimodal Transport Bill of Lading*, *Combined Transport B/L*.

Dengan demikian, multimoda transport merupakan pengiriman dan penerimaan barang (ekspor-impor) dalam satu paket, atau dengan kata lain, melaksanakan pelayanan secara *door to door* atau *One Stop Service* dari tempat asal barang sampai ke tempat tujuan barang. Pelaksana multimodal disebut dengan *Operator Multimodal Transport*.

Pengangkutan barang melalui laut harus dilengkapi dengan surat angkutan yang disebut konosemen (Bill of Lading), yaitu surat atau dokumen yang diberi tanggal, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk beserta dengan klausula-klausula tentang penyerahannya (Pasal 506 KUHD).

Berdasarkan pengertian tersebut, konosemen memiliki tiga fungsi utama, yaitu sebagai bukti penerimaan, kontrak dan bukti hak. Selain konosemen ada dokumen yang perlu dan umumnya digunakan dalam pembayaran yang disebut *Letter of Credit* (Documentary Credit) diatur dalam *Uniform Custom dan Partice for Documentary Credit, Publication No. 500* (UCP 500).

Pada dasarnya *Letter of Credit* (L/C) adalah suatu surat (dokumen) yang dikeluarkan oleh bank (issuing bank) untuk bertindak atas permintaan dan perintah seorang nasabah (Applicant) atau atas namanya sendiri :

1. Melakukan pembayaran kepada pihak ketiga (Beneficiary) atau ordernya, atau mengaksep dan membayar wesel-wesel yang ditarik oleh beneficiary, atau
2. Memberi kuasa kepada pihak bank lain untuk melakukan pembayaran tersebut, atau untuk mengaksep dan membayar wesel-wesel tersebut, atau
3. Memberi kuasa kepada bank untuk menegosiasi atas penyerahan dokumen-dokumen yang ditetapkan, asalkan semua ketentuan dan syarat kredit yang bersangkutan telah dipenuhi.

Dalam pengangkutan barang dimungkinkan terjadinya peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian bagi pemilik atau pengirim barang, kerugian tersebut dapat berupa berkurangnya jumlah barang, kerusakan untuk itu dapat diajukan tuntutan ganti kerugian kepada pengangkut.

Terhadap tuntutan tersebut ada batas-batas tanggung jawab dari pengangkut. Ketentuan tentang tanggung jawab tersebut dapat ditemukan dalam KUHD, *The Hague Rules*, *The Hamburg Rules* dan menurut praktik. Masa tanggung jawab pengangkut menurut KUHD dimulai sejak barang-barang diterima hingga saat penyerahan (Pasal 468 KUHD). Dalam *The Hague Rules* sejak barang dimuat di atas kapal hingga dibongkar dari kapal.

Menurut *The Hamburg Rules* sejak saat barang dikuasai di pelabuhan pemuatan (Port of Lading), selama pengangkutan dan di pelabuhan pembongkaran sedangkan dalam praktik biasanya disesuaikan dengan tujuan pelabuhan dan peraturan internasional yang dipilih dalam B/L.

PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT

Barang-barang atau muatan-muatan para pedagang/pengusaha yang diserahkan kepada perusahaan-perusahaan pelayaran untuk diangkut dengan kapal laut; lazimnya antara pengusaha/shipper/pengirim dan penerima/consignee tidak saling mengenal dan tambahan pula sering kali merekapun tidak mengenal pegawai.

Pegawai dari perusahaan pelayaran tersebut baik dipelabuhan pengiriman/port of loading maupun dipelabuhan pembongkaran/port of discharge.

KONOSEMEN / BILL OF LADING

Barang-barang atau muatan-muatan para pedagang/pengusaha yang diserahkan kepada perusahaan-perusahaan pelayaran untuk diangkut dengan kapal laut; lazimnya antara pengusaha/shipper/pengirim dan penerima/consignee tidak saling mengenal dan tambahan pula sering kali merekapun tidak mengenal pegawai.

untuk
ran
tuk
gan

lain yang sudah ditentukan pula, dengan penyerahan barang-barang yang diangkut kepada orang yang ditunjuk/consignee/penerima.

1. Sebagai Bukti Penerimaan Yaitu: Bukti pengakuan secara tertulis bahwa barang barang telah diterima.

3. Suatu Bukti hak Yaitu: bukti yang mempunyai arti bahwa Konosemen merupakan dokumen yang “Mewakili” hak atas barang-barang yang disebutkan didalamnya (dinyatakan didalam Konosemen tersebut / Bill of loading tersebut).

Ad. 1. Sebagai Bukti Penerimaan:

Didalam hal B/L sebagai bukti penerimaan disini Supplier / pengiriman barang harus benar-benar menyerahkan barang-barang yang dikirimkannya tersebut kepada Carrier/pengangkut.

Dalam hal ini dikenal:

1.1 Accomodation Bill Of Loading:

Dalam Accomodation B/L, Supplier/pengirim barang sudah mengenal baik si carrier/pengangkut dimana ia menyatakan pada carrier bahwa ia belum bisa menyerahkan barang oleh karena belum ada uang untuk memperoleh barang tersebut, ia harus membeli kepada pemilik pabrik/si pembuat barang. Jelas disini Supplier bukan pembuat barang, sedangkan ia sudah membuat kontrak dengan pembeli di luar negeri/ditempat lain. Oleh karena pengangkut sudah kenal si Supplier, ia mengeluarkan Bill Of Loading

Bahayanya adalah:

Bila si Supplier tidak menyerahkan barang-barangnya kepada si pengangkut maka pembeli dapat menuntut pengangkut.

Jadi ia mengesahkan Bill Of Loading yang menyalahi Prosedure:

Dengan Konosemen ini, si Supplier pergi kebawah untuk negosiasi dan mendapat uang. Setelah mendapat uang ia pergi ke pemilik/pembuat barang untuk membeli barang-barang tersebut dan diserahkan pada pengangkut.

1.2. Konosemen Fiktief/Fictitious B.L

Disini baik Supplier maupun agen dari pengangkutan yang menanda tangani Konosemen tidak bermaksud untuk menyerahkan barang-barang yang dimaksud dalam konosemen

Jadi memang mereka mempunyai maksud tidak baik. Disini Konosemen sebagai bukti Penerimaan tidak ada gunanya sama sekali.

Ad. 2. Sebagai Kontrak

Disini Konosemen sebagai kontrak antara Supplier dan Carrier serta menunjukan pihak yang boleh menerima barang dimana masing-masing pihak harus membaca dengan seksama isi dari kontrak tersebut.

Ad. 3. Sebagai Bukti Hak:

Konosemen sebagai bukti hak dapat dibagi atas:

3.1 Non Negotiasle Bill Of loading

3.2 Negotiasle Bill Of Loading.

I. Negotiasle Bill Of Loading, dilihat dari pemindahan tanganannya, dibagi atas:

3.2.A Negotiasle B/L atas untuk (To Order)

3.2.B Negotiasle B/L atas bawa (To Searer)

I. Negotiasle Bill Of Loading, dilihat dari penerimaannya , dibagi lagi atas:

3.2.C Konosemen "To Order of Buyer".

3.2.B Konosemen "To Order of the Bank Opening L/C

Ad. 3.1. Non Negotiasle Bill Of Loading:

Adalah B/L yang tidak dapat diperdagangkan. Disini B/L tidak dapat diperdagangkan, jadi bila ada lembaran B/L lebih dari 2 eksemplar, maka lembaran yang lain tidak dapat diperdagangkan (Not transferable, copy not Negotiable)

Misalnya Lembaran untuk nahkoda yang hanya memiliki sifat administratif saja. Lihat Pasal 507 KUHD.

Ad. 3.2 Konosemen "Order of the Bank Opening L/C

Disini consignee adalah Bank dan setelah diendosir oleh Bank diserahkan kepada pengangkut oleh pembeli.

Baik nono Negotiable B/L ataupun Negotiable B/L dalam:

Ad. 3.2. Negotiable Bill Of Loading

1. On Board B/L"

Yaitu bila jadwal waktu pelayaran sangat teratur dan ruang pengapalan cukup, maka dalam Konosemen disebut bahwa barang-barang yang telah diterima, dikapal yang akan mengangkutnya.

Jadi para pihak puas oleh karena diketahui dengan pasti bahwa barang telah dimuat dikapal

2. Received for Shipment B/L:

bilamana pengangkut mengeluarkan dan menyerahkan dokumen konosemen sebelum barang-barang dimuat dikapal, dimana dikatakan: "barang-barang telah diterima untuk diangkut dengan kapal" Received for Shipment B/L dibagi lagi sesuai dengan kepastian keberangkatannya barang tersebut dengan kapal:

- Received for Shipment - tanpa menyebut nama kapal yang akan mengangkut barang-barang jadi tidak diketahui kapal dan dengan kapal apa barang akan diangkut.

- Received for Shipment - untuk diangkut dengan kapal Roa-Roa dan / atau kapal-kapal berikutnya. Jadi disini pengangkut menyatakan bahwa barang-barang diharap akan diangkut dengan kapal Roa-Roa atau dengan kapal sesudah kapal Roa-Roa.

- Received for Shipment "untuk diangkut dengan kapal Krakatau". Jadi disini pengangkut sudah pasti akan diangkut dengan kapal Krakatau

Clean B/ L dan Foul B / L

Sewaktu barang-barang diantar oleh Supplier kepada pengangkut, biasanya pengangkut dapat memeriksa dan mencocokkan isi dari peti-peti/ pengepakan dan lain-lain, tetapi dilihat dari luar. Sehingga bila dari luar sudah memenuhi syarat untuk menjaga agar barang-barang dapat diterima dengan selamat oleh si penerima, akan diangkut oleh pengangkut. Akan tetapi bila pengangkut melihat pengepakan tidak cukup baik atau sudah rusak selama diangkut digudang penjual kepada pengangkut, maka pengangkut akan menulis dalam konosemen bahwa:

Barang berupa 100 peti bahan sutera, 2 peti terbuka. Dan disebut Foul B / L atau B / L yang kotor. Sedang kalau tidak ada catatan disebut Clean B / L atau B/ L yang bersih

Letter of Idemnity

Selain Clean B / L dan Foul B/ L ada yang disebut dengan Letter of Idemnity yaitu:

Surat jaminan yang dibuat Shipment dimana dinyatakan bahwa Shipment bertanggung jawab atas kerusakan / cacat yang dsebut.

Letter of Credit (L / C)

L/C adalah alat atau surat, yang dikeluarkan oleh suatu Bank atas permintaan dan atas beban si pembeli.

Dengan L/C tersebut Bank menyetujui bahwa wesel si penjual dapat ditarik atas Bank tersebut atau Bank lainnya yang ditunjuk dalam L/C dan bahwa wesel-wesel tersebut jika memenuhi syarat-syarat yang tercantum dalam L/C nya akan dibayar sebagaimana mestinya dengan akseptasi dan atau pembayaran. Jika disini Wesel ditarik atas suatu bank; jadi bukan atas si pembeli. Kenapa Bank mau mengikatkan diri sedemikian rupa?

Hal ini disebabkan oleh kerena dalam formulir pembukaan L/C ditulis dinyatakan:

- Bahwa si pembeli/nasabah mengakui terhadap pembukaan kredit diatas berlaku syarat-syarat umum Bank tersebut untuk pembukaan kredit luar negri dan segala biaya yang timbul karena pembukaan L/C tersebut adalah menjadi beban pembeli.
- bahwa pembeli/nasabah memikul segala resiko dari semua perbuatan-perbuatan para pemakai L/C yakni para penjual/Beneficiaries dan tidak menuntut tanggung jawab pihak Bank yang membuka L/C terhadap adanya sifat-sifat; kualitas-kwalitas, kondisi, pengepakan, nilai atau penyerahan barang-barang sebagaimana disebut didalam dokumen.
- pembeli/nasabah tidak menuntut tanggung jawab bank yang membuka L/C terhadap keabsahan, ketidakpalsuan atau ketidakcukupan dokumen-dokumen.
- pembeli/nasabah mengakui bahwa hak kepemilikan dari dan hak penguasaan atas semua barang-barang berdasarkan L/C itu ada pada Bank sebagai jaminan
- Pembeli/nasabah wajib membayar komisi/upah yang telah disetujui kepada Bank untuk pembukaan L/C
- Bilamana dianggap perlu oleh Bank yang membuka L/C nasabah/pembeli wajib untuk atas permintaan Bank tersebut, memberikan tambahan jaminan kepada Bank yang cukup menurut penilaian Bank.

PROSEDUR EXPORT

- mula-mula pembeli diluar negeri mengirim surat kepada penjual/exportir di Indonesia bahwa ia ingin membeli barang misalnya jenis dari Indonesia.
- setelah korespondensi berlangsung, dan Exportir Indonesia mengirim master/contoh kepada importir/pembeli diluar negeri maka dikirimlah oleh mereka Purchase Order/PO, setelah segala persyaratan disetujui oleh kedua belah pihak.
- penjual disini/PT. AR meminta kepada pembeli diluar negeri untuk membuka Letter of Credit (L/C) biasanya paling lambat 3 bulan sebelum barang dikapalkan waktu 3 bulan ini dibutuhkan oleh PT. AR untuk antara lain:
 - memesan bahan baku+accessories
 - Proses produksi (pemotongan, jahit, mencuci, finishing, packing dll) tergantung dari jenis dan jumlahnya.

- L/C ini kemudian dikirimkan kepada Bank korenponden dari Bank pembuka L/C dan juga kepada penjual
- L/C diterima oleh penjual dan berdasarkan L/C dibuat oleh penjual
- Invoice dimana data-datanya diambil dari L/C
- kemudian penjual juga mengisi formulir Packing list, yang data-datanya diambil dari Purchase Order/P.O
- kemudian penjual mengisi formulir pemberitahuan Export Barang
- PEB kemudian diajukan pada Bank untuk ditanda tangani.
- disamping itu penjual juga mengisi surat kuasa eksportir untuk EMKL
- Kemudian penjual/Exportir mengisi formulir B/L dari pelayaran yang bersangkutan atau mengisi Shipping Instruction untuk Booking kapal.
- selanjutnya penjual harus mengisi Declaration.
- dan setelah barang siap, maka barang ditarik ke gudang pelayaran dan PEB ditanda tangani Bea Cukai
- Terima B/L dari pengangkut
- mengisi Commercial Invoice untuk Departemen Perdagangan
- C.I dilampiri dengan:
 - Copy B/L
 - Copy PEB
 - Copy Invoice]
 - Copy Packing List
 - Copy Declaration
- semua dokumen diserahkan kepada Bank Koresponden dan dibayar.
- B/L asli+dokumen dikirim ke Bank Pembuka L/C
- B/L asli diberikan pada importir/pembeli L.N
- Pembeli L.N membayar sisa pembayaran L/C
- B/L asli diberikan kepada pengangkut.
- Pengangkut memberikan D/O Delivery Order kepada pemebeli
- DO diserahkan pembeli kepada gudang carrier
- barang diterima pembeli.

PROSEDUR IMPORT

L/C

Bank
Koresponden/ Bank X

Bank Y/ Bank L/C

B/L Asli+Dokumen

Copy L/C

Bank L/C L/C
Bayar Asli Asli

Bayar B/L Buka
L/C Asli L/C

Korespondensi

Importir D/N

Exportir /LN

kontrak Jual Beli/PO

Terima B/L Barang dikapalkan

Barang D/O
diterima

B/L Asli D/O

Gudang Carrier

Carrier