

Fungsi Konosemen dalam Perjanjian Pengangkutan Barang di Laut (Suatu Tinjauan Yuridis Normatif)

Kurniawan

STIE Syari'ah Al-Mujaddid Tanjung Jabung Timur

Email; kurniawanbhe84@gmail.com

Corresponding Author: Kurniawan

Abstrak

Dalam kajian penulisan ini penulis ingin memberikan pemahaman terkait fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang di laut dan bagaimana prosedur penerbitan konosemen serta kendala yang ditemui dalam penerbitan konosemen dan upaya mengatasinya. Selanjutnya dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian Yuridis Normatif dengan spesifikasi penelitian bersifat deskriptif serta sumber data yang digunakan hanyalah data sekunder (penelitian kepustakaan) yang ditelaah dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Hasil penelitian ini adalah fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang di laut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang adalah disatu sisi dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah telah terjadinya penyerahan dan pengangkutan barang, konosemen dapat pula berfungsi sebagai surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan kepada pihak ketiga lainnya, dan dilain sisi dapat pula dijadikan sebagai agunan bagi kepetingan pengirim dan penerima barang.

Kata Kunci: Konosemen, Perjanjian, Pengangkutan, Barang

PENDAHULUAN

Di dalam kehidupan manusia di dunia ini, tidak ada satupun manusia yang bisa memenuhi kebutuhan hidupnya sendiri, satu dengan yang lainnya saling membutuhkan terutama yang menyangkut pertukaran hasil-hasil produksi untuk memenuhi kebutuhan dan kesejahteraan masing-masing kehidupan manusia. Untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia tersebut pengangkutan diperlukan dalam proses pemindahan ataupun pertukaran hasil-hasil produksi dari suatu tempat ketempat yang lain. Agar hasil-hasil produksi yang berupa barang-barang dapat diangkut dari suatu tempat ketempat lainnya, haruslah terlebih dahulu dibuat suatu perjanjian pengangkutan barang di laut, antara pihak pengangkutan (perusahaan pelayaran) dengan pihak terangkut (pengiriman barang). Hal mana sejalan dengan ketentuan yang tertuang dalam pasal 466 KUH Dagang, yang menyatakan "pengangkutan adalah orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu atau penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan, maupun karena perjanjian lainnya, menginkatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan barang-barang seluruhnya atau sebagian menyeberang laut".(Selvi Harvia Santri, 2017).

Ketentuan termuat di dalam pasal 466 KUHDagang diatas, merupakan dasar bagi para pihak yaitu perusahaan pengangkutan (perusahaan pelayaran) dengan mengirim barang untuk mengadakan perjanjian pengangkutan berbagai jenis barang angkut di laut yang mereka inginkan, asalkan dalam perjanjian pengangkutan barang dilaut tersebut, tidak bertentangan dengan ketentuan undang-undang, ketertiban umum dan yang menyangkut kesusilaan. Dalam pengangkutan barang dilaut antara pengangkutan (perusahaan pelayaran) dengan pengirim barang, jika telah ditemui kesepakatan diantara kedua belah pihak dalam perjanjian pengangkutan barang sebagaimana yang dikehendaki didalam ketentuan (Herniwati, 2015) KUH Perdata, dilanjutkan dengan pelaksanaan pengangkutan barang yang hendak diangkut tepat waktunya dan barang yang hendak diangkut dalam keadaan selamat ke tempat yang hendak dituju. Barang-barang yang diangkut itu dalam kenyataannya, barang-barang yang tidak dilarang dan membahayakan bagi keselamatan manusia, seperti bahan peledak, barang-barang terlarang seperti heroin, narkoba, barang hasil dari penyeludupan dan lainnya. Barang-barang yang diangkut tersebut agar memiliki kekuatan hukum dan keabsahan, sehingga diperlukan adanya suatu tanda bukti yang berbentuk konosemen, sebagai jaminan bahwa barang yang telah dikirim dan diangkut oleh pengangkut (perusahaan pelayaran). Fungsi konosemen dalam pengangkutan barang dilaut antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, memegang peran yang sangat penting artinya disatu sisi konosemen disamping sebagai tanda bukti penerimaan dan pengiriman barang oleh pengangkut (perusahaan pelayaran) dan di sisi lain juga sekaligus sebagai surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan.

Menurut (Farida & Witasari, 2020) Mengacu pada fungsi konosemen yang sangat vital ini sebagai tanda bukti penerimaan dan pengiriman barang oleh pengangkut (perusahaan pelayaran), maka dalam pelaksanaan pengangkutan barang tersebut hendaknya pengangkut (perusahaan pelayaran) melaksanakan pengangkutan barang sesuai dengan isi yang tertuang dalam konosemen dalam penyerahan barang-barang muatan kepada sipenerima barang. Namun demikian, tidak selamanya fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang di laut berjalan secara baik, benar dan tercapai sesuai dengan target ataupun sasaran yang diharapkan para pihak (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, dengan kata lain tidak tertutup kemungkinan masih menimbulkan kendala. Kendala mana ditandai sering terjadi dalam penyerahan barang muatan dari perusahaan pelayaran pada pemilik barang seringkali tidak sesuai dengan isi yang tertuang dalam konosemen. Ada kalanya barang yang diterima tersebut sudah tidak utuh lagi, seperti telah terjadi kerusakan sebagian ataupun keseluruhan hilang dan lain sebagainya. Sehingga dengan terjadinya kerusakan ataupun hilang barang dimaksud dapat menimbulkan kerugian bagi pengirim barang Berdasarkan uraian yang telah penulis kemukakan diatas, maka dengan ini penulis tertarik untuk mengangkat tema dalam tulisan ini, dengan judul: "Fungsi Konosemen Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Di Laut (Suatu Tinjauan Yuridis Normatif)".

LANDASAN TEORI

(The Hamburg Rules 1978) yang ditemukan didalam article 4, menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (period of responsibility of the carrier) dalam (The Hamburg Rules 1978) adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut⁴. Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477.

Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu : a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault principle) b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle) c. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, absolute atau strict liability principle) Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian diatas, maka dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (rebuttable presumption of liability principle) bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan pasal 41 ayat (2) UU No.17 tahun 2008.

Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut. Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa : "Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkannya, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkannya barang tadi." Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan dengan dokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

METODOLOGI

Dalam ilmu hukum sudah semestinya cara pendekatan yang dilakukan menggunakan Yuridis Empiris. Akan tetapi dengan cara ini masih dirasakan belum cukup karena ruang lingkup yang diselidiki tidak terbatas pada bangunan-bangunan hukum yang mempunyai nilai teoritis, bahkan meliputi pengertian-pengertian dan kaedah hukum yang diterapkan sebagai pertimbangan kekuatan dalam nilai praktisnya. Tidak menutup kemungkinan menyinggung hal-hal lain yang menyangkut permasalahan yang diangkat dalam rangka menguji kebenarannya antara teoritis dengan yang diterapkan, dengan kata lain mencari pembandingan antara teoritis dengan pelaksanaannya dilapangan.

PEMBAHASAN

Konosemen yang diterbitkan perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran), memiliki fungsi yang begitu strategis bagi pengiriman/penerimaan barang. Strategisnya fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang melalui sarana pengangkutan dilaut, karena disatu sisi konosemen dapat dijadikan sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian penerimaan/penyerahan dan pengiriman barang yang dilakukan oleh perusahaan pengangkut barang (perusahaan pelayaran) untuk kepentingan pengirim. pemilik barang. Di lain sisi dengan dikeluarkannya/diterbitkannya sepucuk surat yang berbetuk konosemen oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran), konosemen tersebut dapat dijadikan suatu tanda bukti yang memiliki ekonomi yang dapat dijadikan surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan di antara sesama pedagang/pengusaha.

Selain itu, konosemen yang dikeluarkan/diterbitkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dapat dijadikan pula semacam jaminan (agunan) bagi pihak pengirim/pemilik barang, untuk sesuatu kepentingan yang ia perlukan. Sejalan dengan itu, dengan terlihat fungsi konosemen yang cukup strategis sebagai salah satu alat bukti yang telah terjadi penyerahan dan pengangkutan barang dapat dijadikan sebagai surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan dan sekaligus dapat dijadikan jaminan (agunan), hendaknya didalam segi pelayanan yang diberikan, agar terus menerus dapat ditingkatkan baik pada masa sekarang maupun masa mendatang. Walaupun perkembangan penerbitan konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang dilaut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman/pemilik barang, sangat tergantung dari banyaknya frekuensi muatan barang kiriman yang diangkut selama tahun tertentu oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran), yang terpenting konosemen dimaksud memiliki nilai tersendiri bagi pengiriman barang.

Menurut (Farida & Witasari, 2020) “konosemen itu, tetap penting artinya dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah telah terjadi penyerahan dan perjanjian pengangkutan barang’, disamping dapat dijadikan sesuatu surat yang berharga”. Sedangkan menurut (Kesuma, 2016) disebutkan “konosemen dapat dijadikan sebagai

tanda bukti telah terjadinya penyerahan dan pengiriman barang dari pengiriman pada perusahaan pengangkutan dan dapat dijadikan sesuatu yang bernilai untuk diperjual belikan". Hal yang sama diungkapkan oleh Sahlan, yang menyatakan "konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkut barang (perusahaan pelayaran) dapat dijadikan sesuatu surat yang berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan"(Sahlan et al., 2016).

Dari beberapa pendapat yang disampaikan para ahli/sarjana tersebut diatas, terlihatlah secara jelas betapa strategisnya perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang. Di satu sisi konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah dan memiliki kekuatan hukum telah terjadi suatu penyerahan, penerimaan dan perjanjian pengangkutan barang antara perusahaan pengangkutan (perusahaan pelayaran) dengan pengirim/pemilik barang. Selain itu, disisi lain konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dapat pula dijadikan sebagai sesuatu surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan didalam masyarakat (pengusaha dan pedagang).

Fungsi strategis lainnya dari konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) adalah konosemen dapat dijadikan agunan (jaminan) bagi kepentingan penerima/pemilik barang terhadap sesuatu kepentingan yang dibutuhkan. Dari uraian diatas, sehingga dapat diketahui secara jelas bahwa fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang dilaut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pihak pengiriman/pemilik barang, adalah :

1. Konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah dan memiliki kekuatan hukum telah terjadi suatu penyerahan, penerimaan dan perjanjian pengangkutan barang antara perusahaan pengangkutan (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman/pemilik barang;
2. Konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dapat pula dijadikan sebagai sesuatu surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan di dalam masyarakat (pengusaha dan pedagang), dan
3. Konosemen yang diterbitkan/dikeluarkan oleh perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) adalah konosemen dapat dijadikan agunan (jaminan) bagi kepentingan pengiriman/pemilik barang terhadap sesuatu kepentingan yang ia butuhkan. Prosedur Penerbitan Konosemen Penggunaan konosemen hanya dapat dilakukan dalam perjanjian pengangkutan barang khusus dilaut antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, memilki sifat dan ciri tersendiri yang tidak ditemui didalam perjanjian

pengangkutan barang di darat dan dilaut. Keberadaan konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang dilaut antara perusahaan pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, sudah lama ada dan diatur segi materilnya di dalam ketentuan pasal 506 KUHDagang. Bahkan didalam dunia perdagangan, konosemen disamping sebagai alat bukti yang sah telah terjadi penyerahan dan pengangkutan barang, ia dapat juga dijadikan sebagai surat-surat berharga yang dapat diperjual belikan kepada pihak lain.

Dari fungsi konosemen yang cukup penting diatas, sehingga perlulah diketahui bagaimana cara memperoleh atau mendapatkannya, yang didalam pelaksanaannya dapat ditempuh melalui beberapa tahap/tingkatan sebagai berikut : 1. Tahap Persiapan Di dalam tahap awal ini sipengirim barang, haruslah memenuhi persyaratan-persyaratan yang sudah digariskan perusahaan pengangkut (pelayaran). Persyaratan dimaksud menurut (Kusumawardhani, 2011) adalah “mengisi blangko/surat keterangan yang diminta, pengisian blangko ditulis dengan huruf cetak atau diperbolehkan juga mempergunakan mesin ketik”. Adapun isi blanko memuat tentang identitas pengirim dan penerima barang, yaitu: a. Nama lengkap sipengirim dan penerima; b. Alamat sipengirim dan penerima di buat secara jelas dan lengkap; c. Apabila pengirim dan penerima merupakan badan usaha, maka dicantumkan nama perusahaan, bidang usaha, jabatan dan alamat perusahaan; d. Di tandatangani sipengirim dan penerima dengan dibubuhi materai”. Setelah pengiriman memenuhi persyaratan yang sudah ditetapkan, mulai dari mengisi blanko/surat keterangan, dengan menjelaskan nama lengkap pengirim dan penerima, alamat pengirim dan penerima dan telah ditandatangani. Selanjutnya pengirim barang harus pula menunggu proses pemeriksaan yang dilakukan perusahaan pengangkutan. 2. Tahap Pemeriksaan Dengan telah diisi dan dimasukkannya berkas administrasi yang diperlukan dan persyaratan teknis lainnya, langkah berikutnya dilakukan proses pemeriksaan untuk memberikan suatu penilaian dan penetapan suatu putusan. Menurut (Sahlan et al., 2016), pemeriksaan dilakukan yaitu : a. Pemeriksaan pengisian blanko dan formulir perjanjian yang telah diserahkan, mengenai nama, alamat pengirim dan penerima; b. Pemeriksaan dan penelitian dengan melakukan masalah teknis survey langsung di lapangan dengan mengecek kondisi keadaan barang yang hendak dikirim, apakah dalam keadaan baik dan begitu juga pengepakannya”.

Dari uraian di atas, pemeriksaan dapat dilakukan perusahaan pengangkutan dengan mengecek kebenaran pengisian blanko yang telah diberikan, apakah data yang diisi sesuai dengan yang sebenarnya atau sebaliknya. Berikutnya dilakukan pula pengecekan terhadap formulir perjanjian yang telah diserahkan, mengenai nama , alamat pengirim dan penerima dan lainnya yang diperlukan, apakah sudah benar. Setelah itu dapat pula dilakukan pemeriksaan dan penelitian dengan melakukan masalah teknis survey langsung dilapangan dengan mengecek kondisi keadaan barang yang hendak dikirim, apakah dalam keadaan baik dan begitu juga pengepakannya. Apabila hasil pemeriksaan sudah dilakukan secara cermat dan akurat, menurut (R Gultom, 2017), barulah dapat diberikan suatu penilaian dengan suatu putusan, yaitu : a. Permohonan pengiriman barang yang dapat diterima dan diberikan surat konosemen,

karena sudah sesuai dengan yang digariskan perusahaan pelayaran; b. Permohonan pengiriman barang yang tidak dapat diterima, untuk dibebankan tanggungjawab kepada perusahaan pengangkutan dan tidak diberikan alat bukti konosemen, karena sudah terdapat cacat pada barang dan pengepakan kurang baik”.

Pemberian penilaian dari suatu putusan diterbitkan atau tidaknya konosemen sebagai alat bukti yang sah telah terjadinya penyerahan dan pengangkutan barang, sangat tergantung dari hasil pemeriksaan teknis administrasi dan survey lapangan, apabila data administrasi yang diisi cukup baik dan benar serta didukung hasil survey lapangan terhadap barang tidak terdapat cacat, begitu pula pengepakkannya baik, maka permohonan pengiriman barang dapat dikabulkan dan konosemenya dapat diterbitkan. Terhadap permohonan pengiriman barang yang diterima, dilanjutkan dengan tahap pelaksanaan persetujuan. (Wicaksono, 2020). Tahap Pelaksanaan Persetujuan Sebagai langkah awal bagi yang disetujui pengangkutan barang oleh perusahaan pengangkutan, maka dilakukan penataan administrasi. Menurut (Nasution, 2016) didalam penataan administrasi dilakukan kegiatan- kegiatan : a. Memberi nomor urut dari konosemen yang diterbitkan; b. Penetapan tanggal penerbitan konosemen; c. Pemberitahuan tanggal jatuh tempo batas waktu pengambilan barang (tiap-tiap perusahaan pengangkutan yang satu berbeda dengan perusahaan pengangkutan yang lain, tidak ada standar yang tetap), diantara 2-4 bulan lamanya; d. Mengenai besarnya tarif angkutan, cara dan tempat pembayaran dan persoalan risiko; e. Penandatanganan konosemen oleh pengangkutan (perusahaan pelayaran) yang diberikan kepada pengiriman barang”.

Setelah penataan administrasi konosemen dilakukan perusahaan pengangkutan, dengan telah memberi nomor urut dan tanggal konosemen, tanggal jatuh tempo batas waktu pengambilan barang, besarnya tarif angkutan cara dan tempat pembayaran, klausul resiko, penandatanganan dilakukan perusahaan pelayaran, barulah kemudian pengiriman dapat menerima sepucuk surat konosemen yang diterbitkan perusahaan pengangkutan. Dalam kenyataannya penerbitan konosemen dapat dilakukan dalam 3 (tiga) bentuk, menurut Imam Prayogo Suryohadibroto, yaitu: 1. Konosemen yang diterbitkan dalam bentuk atas nama (op naam); 2. Konosemen yang diterbitkan dalam bentuk atas pengganti (aan order), dan 3. Konosemen yang diterbitkan dalam bentuk atas tunjuk (aan tooder)”.

Konosemen diterbitkan dalam bentuk atas nama (op naam), yang dimaksudnya dengan suatu jenis konosemen dengan mana sipenerima barang itu disebut dengan jelas dalam suatu konosemen yang dapat dilakukan dengan cara cessie dilakukan dengan cara pembuatan akta otentik atau dibawah tangan. Sedangkan konosemen yang diterbitkan dalam bentuk atas pengganti (aan order) yang pengalihannya dapat dilakukan dengan endosemen. Untuk konosemen yang diterbitkan dalam bentuk atas tunjuk (aan tooder) pengalihannya cukup dilakukan dari tangan ke tangan saja, cukup dengan penyerahan secara fisik belaka, barang muatan dan sudah dapat diambil. Dalam kenyataannya menurut Achmad Ichsan menyatakan “konosemen diterbitkan dalam dua lembar, yaitu lembar pertama (asli) untuk pengiriman dan penerima barang yang

bersangkutan dan lembar kedua konosemen, untuk kepentingan perusahaan pelayaran yang mengeluarkan konosemen tersebut". (ANWAR, 2014)

Berdasarkan pendapat diatas, terlihat secara jelas dalam kenyataannya bahwa konosemen dapat diterbitkan dalam 2 (dua) lembar, lembaran konosemen pertama (asli) bukan turunannya diberikan kepada pengirim dan penerima barang, suatu lembaran konosemen yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan kepada pihak ketiga lainnya dan lembaran konosemen yang kedua diberikan bagi kepentingan administrasi pengangkutan. Kendala Yang Ditemui Dalam Penerbitan Konosemen dan Upaya Mengatasinya Walaupun dalam sebagian besar penerbitan konosemen sudah berjalan dengan lancar, tertib dan teratur dan terarah kepada target yang sudah ditetapkan, bahwa barang dikirim dan diangkut sudah dapat diterima dengan baik oleh penerima barang, akan tetapi didalam realitanya tidak tertutup kemungkinan pula masih ditemui kendala yang dihadapi dalam penerbitan konosemen dimaksud. Kendala tersebut diataranya, adanya salah satu pihak (perusahaan pelayaran) yang belum melaksanakan segala hak dan kewajiban yang dibebankan kepadanya dengan baik.

Dengan kata lain telah terjadi wanprestasi. Istilah wanprestasi, diberi arti yang beragam ada yang mengartikan dengan istilah tidak menepati janji, mengingkari sesuatu yang diperjanjikan dan ada pula yang memberikan arti tidak memenuhi kewajiban yang sudah disepakati, menurut (Asnawi, 2018) "wanprestasi adalah pelaksanaan kewajiban yang tidak tepat pada waktunya atau dilaksanakan tidak menurut selayaknya. Kalau begitu seorang debitur disebut dan berada dalam keadaan wanprestasi apa bila dia melakukan dalam pelaksanaan prestasi perjanjian telah lalai, sehingga terlambat dari jadwal waktu yang ditentukan atau dalam melaksanakan sesuatu prestasi tidak menurut sepatutnya". Sementara itu, (Prayogo, 2016), menyatakan "wanprestasi adalah alpa atau lalai ataupun cidera janji atau juga melanggar perjanjian, yaitu apabila ia melakukan atau berbuat sesuatu yang tidak boleh dilakukannya. Perkataan wanprestasi ini berasal dari bahasa belanda, wanprestatie berarti prestasi buruk".

Apabila ditelaah dari beberapa pendapat para ahli/sarjana tersebut diatas meunjukkan pada batasan wanprestasi secara spesifik. Disini wanprestasi diartikan pelaksanaan kewajiban yang tidak dapat waktunya ataupun tidak menurut sepatut/selayaknya baik yang lahir dari perjanjian maupun menurut undang-undang. Wanprestasi diartikan sebagai pernyataan lalai (alpa) ataupun ketiadaan melaksanakan prestasi yang harus dipenuhi dalam suatu perjanjian. Apabila pendapat yang satu dengan pendapat yang lainnya dihubungkan, maka dapatlah diketahui secara lebih jelas unsur-unsur yang terkandung dalam pengertian wanprestasi, antara lain adalah : 1. Adanya salah satu pihak atau lebih yang lalai, alpa, ingkar janji, tidak menepati janji ataupun tidak melaksanakan kewajiban kepada pihak lainnya; 2. Pernyataan lalai, ataupun tidak menepati janji itu karena terlambat waktu ataupun tidak selayaknya baik yang timbul karena perjanjian maupun karena undang- undang. Wanprestasi atau tidak menepati janji didalam kenyataannya dapat saja terjadi, baik yang dilakukan antara

individu dengan individu, individu dengan badan hukum ataupun badan hukum dengan badan hukum lainya yang terdiri dari berbagai macam bentuk.

Adapun bentuk-bentuk wanprestasi dimaksud, menurut (Ariy Khaeruddin, 2015), adalah : 1. Tidak melakukan apa yang dijanjikan akan dilaksanakannya; 2. Melaksanakan apa yang dijanjikannya akan tetapi tidak sebagaimana dijanjikan; 3. Melakukan apa yang dijanjikan akan tetapi terlambat”. Apabila ditelaah pendapat yang dikemukakan para ahli/sarjana tersebut diatas, membagi macam-macam bentuk wanprestasi tersebut, jika dilihat dari segi kemampuan (capability) debitur, ada 3 (tiga) macam bentuk, diantaranya : *pertama* Tidak melakukan sesuatu kewajiban/prestasi Tidak melakukan sesuatu kewajiban/prestasi dalam suatu perjanjian, maksudnya disini adalah sama sekali pihak debitur melakukan sesuatu kewajiban/prestasi dengan pihak lain, misalnya didalam pekerjaan pengangkutan barang di laut, antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, dimana barang kiriman yang diangkut perusahaan pelayaran sama sekali tidak sampai ketangan pemilik barang sebagaimana yang tertera dalam surat konosemen. Berarti disini debitur (perusahaan pelayaran) sama sekali tidak melaksanakan kewajiban/prestasinya dalam penyerahan barang yang diangkutnya. *Kedua* Melaksanakan sesuatu prestasi tetapi tidak sesuai dengan yang dijanjikan Melaksanakan prestasi, tetapi tidak sesuai dengan yang dijanjikan. Maksudnya ialah bahwa pelaksanaan prestasi itu dilakukan oleh pihak debitur (perusahaan pelayaran) akan tetapi hanya sebagian saja yang dapat terpenuhi atau tidak secara utuh (keseluruhan) dari isi yang telah diperjanjikan. Misalnya didalam perjanjian pengangkutan barang dilaut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan mengirim barang, dimana barang yang diangkut sebagai mana yang tertera dalam konosemen tidak berada dalam keadaan utuh, telah terjadi kerusakan kehilangan barang sebagian yang diserahkan pihak perusahaan pengangkutan barang kepada penerima/pemilik barang. Dalam hal ini, debitur telah melakukan kewajiban/prestasi, namun demikian prestasi yang ia berikan tidaklah sepenuhnya (sepatutnya) sesuai dengan isi perjanjian yang mereka buat yang diadakan bersama. *Ketiga* Melaksanakan prestasi tetapi prestasi yang diberikan itu terlambat Melaksanakan prestasi tetapi prestasi yang diberikan itu terlambat, maksudnya adalah pihak debitur melakukan kewajiban/prestasi yang telah dijanjikan itu secara utuh (sepatutnya) sesuai dengan persetujuan. Namun demikian pelaksanaan prestasi itu saja yang terlambat atau ikut tertunda waktunya, misalnya dalam perjanjian pengangkutan barang di laut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengirim barang, dimana barang yang diangkut sebagaimana termuat dalam konosemen, diserahkan pihak perusahaan pengangkutan barang kepada penerima/pemilik barang waktu tibanya barang terlambat dari jadwal yang sudah ditetapkan dan disepakati bersama, misalnya melampaui batas 1 minggu, 1 bulan dan seterusnya. Berarti disini pihak debitur (perusahaan pelayaran) melaksanakan prestasi akan tetapi prestasi yang ia berikan itu terlambat waktunya yang tidak sesuai dengan perjanjian.

Besarnya pembayaran ganti rugi sesuai dengan ketentuan pasal 1248 KUHPdata adalah “bahwa apabila hal tidak terpenuhinya suatu perjanjian itu disebabkan karena kelalaian ataupun wanprestasi, maka penggantian biaya, rugi dan

bunga, sekedar mengenai kerugian yang diderita oleh sikreditur dan keuntungan yang terhilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak terpenuhinya perjanjian. Dari penjelasan pasal 1248 KUHPerdara diatas, menunjukkan besarnya ganti rugi dari suatu wanprestasi tersebut, dibatasi hanya meliputi kerugian yang dapat diduga dan yang merupakan akibat langsung dari timbulnya wanprestasi itu sendiri. Upaya yang kedua timbulnya dengan adanya wanprestasi yang dilakukan perusahaan pelayaran dimaksud adalah masalah peralihan resiko. Jika wanprestasi yang dilakukan debitur itu adanya suatu unsur kesengajaan ataupun kelalaian ia sendiri, maka soal peralihan tetap dipikul oleh pihak debitur (perusahaan pelayaran) itu sendiri. Namun demikian lain halnya apa bila wanprestasi yang timbul dalam suatu perjanjian tersebut bukan terletak pada kesalahan pihak debitur akan tetapi karena suatu keadaan memaksa (*overmacht*) yang bersifat objektif dan hal ini dapat dibuktikannya di muka sidang pengadilan, maka ia dapat minta dibebaskan memikul resiko, tentang hal ini diserahkan sepenuhnya kepada putusan hakim pengadilan. Jika perkara wanprestasi itu dilimpahkan atau diajukan ke depan sidang pengadilan, maka semua biaya-biaya perkara yang timbul sepenuhnya dibebankan pembayaran kepada pihak debitur yang mengalami wanprestasi tersebut.

KESIMPULAN

Dari uraian yang telah penulis kemukakan di atas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : 1. Fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang dilaut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, adalah disatu sisi dapat dijadikan sebagai alat bukti yang sah telah terjadinya penyerahan dan pengangkutan barang, konosemen dapat pula berfungsi sebagai surat berharga yang dapat diperdagangkan/diperjual belikan kepada pihak ketiga lainnya, dan dilain sisi dapat pula dijadikan sebagai agunan bagi kepetingan pengirim dan penerima barang; 2. Prosedur penerbitan konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang di laut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, dapat ditempuh melalui beberapa tahapan/tingkatan yang dimulai dari tahap awal mengisi blanko dan formulir perjanjian yang telah disiapkan, kemudian diikuti dengan tahap pemeriksaan, baik pemeriksaan berkas administrasi maupun pemeriksaan penelitian langsung mengecek kelengkapan melihat kondisi barang yang hendak diangkut tersebut, seterusnya tahap penataan administrasi dari persetujuan pengangkutan, dengan menerbitkan konosemen yang diberikan kepada pengirim dan penerima barang yang bersangkutan. 3. Kendala yang ditemui dalam penerbitan konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang di laut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang adalah terjadi wanprestasi dalam berbagai bentuk, yaitu : a. Memenuhi prestasi akan tetapi prestasi yang diberikan barang terlambat dari jadwal yang ditentukan sebagai mana termuat dalam konosemen; b. Memenuhi prestasi akan tetapi prestasi yang diberikan tidak dengan semestinya, barang kiriman yang diterima tidak utuh lagi, terjadi kerusakan atau kehilangan sebagian, dan c. Sama sekali debitur (perusahaan pelayaran)

tidak melakukan prestasi, barang kiriman sama sekali tidak diterima oleh pemilik barang.

Adapun saran yang dapat dijadikan masukan sebagai bahan pertimbangan yaitu sebagai berikut: 1. Dalam penerbitan konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang dilaut antara perusahaan pengangkutan barang (perusahaan pelayaran) dengan pengiriman barang, hendaknya harus selektif dan hati-hati. Artinya, jangan sampai ada penerbitan konosemen ganda untuk satu macam jenis barang muatan yang sama untuk dua orang pemilik barang, karena hal ini dapat pula menimbulkan kerugian bagi pengangkut itu sendiri. 2. Agar dapat dikurangi kemungkinan timbulnya resiko pengajuan tuntutan ganti rugi atau kerusakan barang muatan yang diangkut tidak sesuai dengan isi yang tertuang dalam konosemen. Diharapkan perusahaan pengangkutan sebelum barang dimasukkan kedalam kapal, harus diperiksa dan diteliti dahulu keadaan barang, apakah kondisi barang dalam keadaan baik atau tidak mengenai sifatnya barang maupun pengepakkannya. Jika keadaan barang mengandung cacat, harus dicatat banyaknya dan dilaporkan kepada pengirim, begitu pula pengepakkannya. Hal ini perlu untuk menghindari resiko pengajuan ganti rugi yang ditanggung perusahaan pengangkutan. 3. Dalam pemuatan barang tersebut kedalam kapal harus diatur dan disusun sedemikian rupa dengan baik oleh perusahaan pengangkutan. Guna menghindari kerusakan yang dapat menimbulkan adanya pengajuan tuntutan ganti rugi yang ditanggung oleh perusahaan pengangkutan.

REFERENSI:

- ANWAR, M. (2014). PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG PADA PT. KERTA GAYA PUSAKA (KGP) DAN AKIBAT HUKUMNYA JIKA TERJADI WANPRESTASI. *Jurnal Jendela Hukum*. <https://doi.org/10.24929/fh.v1i2.133>
- Ariy Khaeruddin, N. (2015). WANPRESTASI DAN MODEL PENYELESAIANNYA DI LKMS (STUDI PADA LEMBAGA KSPS BMT BINA UMMAT SEJAHTERA). *Serambi Hukum*.
- Asnawi, M. N. (2018). PERLINDUNGAN HUKUM KONTRAK DALAM PERSPEKTIF HUKUM KONTRAK KONTEMPORER. *Masalah-Masalah Hukum*. <https://doi.org/10.14710/mmh.46.1.2017.55-68>
- Farida, R., & Witasari, A. (2020). ... HUKUM TERHADAP PENGGUNAAN LETTER OF INDEMNITY TANPA PENYERAHAN BILL OF LADING ATAU KONOSEMEN DALAM PENGANGKUTAN LAUT. *Prosiding Konferensi Ilmiah Mahasiswa*
- Herniwati, H. (2015). Penerapan Pasal 1320 KUH Perdata terhadap Jual Beli secara Online (E-Commerce). *Jurnal Ipteks Terapan*. <https://doi.org/10.22216/jit.2014.v8i4.13>

- Kesuma, R. R. (2016). Pelaksanaan PPh 23 Atas Jasa Freight Forwarding oleh PT. Jasa Prima Logistik pada Bulog Dibawah anak Perusahaan Perum Bulog Divre Jatim. *Jurnal//Laporan Praktik Kerja Lapangan*.
- Kusumawardhani, D. A. (2011). KEDUDUKAN HUKUM NASABAH DENGAN BANK DALAM PEMBUKAAN SURAT KREDIT BERDOKUMEN DALAM NEGERI (SKBDN). *UNIVERSITAS AIRLANGGA*.
- Nasution, Z. F. (2016). JASA ANGKUTAN UMUM (Studi pada Dinas Perhubungan kota Medan). *Hukum*.
- Prayogo, S. (2016). PENERAPAN BATAS-BATAS WANPRESTASI DAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM DALAM PERJANJIAN. *Jurnal Pembaharuan Hukum*.
<https://doi.org/10.26532/jph.v3i2.1453>
- R Gultom, E. (2017). MEREFUNGSI PENGANGKUTAN LAUT INDONESIA MELALUI TOL LAUT UNTUK PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA TIMUR. *Develop*.
<https://doi.org/10.25139/dev.v1i2.381>
- Sahlan, A., Adisasmita, S. A., & Aly, S. H. (2016). Analisis Prediksi Permintaan Kargo Udara Pada Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. *Jurnal Teknik Sipil*.
- Selvi Harvia Santri. (2017). PRINSIP UTMOST GOOD FAITH DALAM PERJANJIAN ASURANSI KERUGIAN Selvi. *UIR Law Review*.
- Wicaksono, F. (2020). Hukum Aspek Pengiriman Barang oleh Perusahaan Jasa Ekspedisi dan Cargo melalui Pengangkutan Laut. *Jurist-Diction*.
<https://doi.org/10.20473/jd.v3i5.21974>