



IMPLEMENTASI ASAS KONSENSUAL PADA PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT DALAM KEGIATAN EKSPOR IMPOR OLEH PT DHL GLOBAL FORWARDING INDONESIA

Riska Andita*, Siti Mahmudah, Sartika Nanda Lestari
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : riska.andita@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan asas konsensual dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang serta pertanggungjawaban PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang terhadap eksportir atau importir sebagai akibat diterapkannya asas konsensual dalam perjanjian pengangkutan. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode yuridis empiris. Metode pendekatan yuridis empiris yaitu suatu pendekatan masalah dengan cara meninjau peraturan-peraturan yang telah diberlakukan dalam masyarakat sebagai hukum positif dengan peraturan pelaksanaannya termasuk implementasinya di lapangan. Hasil penelitian yang diperoleh penulis bahwa perjanjian pengangkutan melalui laut yang dilakukan oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang menerapkan asas konsensual namun perjanjian yang bersifat konsensual ini tidak sepenuhnya bersifat konsensual dikarenakan masih terdapat dokumen-dokumen pendukung yang dapat menjadi alat bukti. PT DHL Global Forwarding Indonesia cabang Semarang pun selalu bertanggung jawab kepada pihak eksportir maupun importir dimulai sejak barang diserahkan oleh pengirim, selama pengangkutan berlangsung, dan sampai saat penyerahan di pelabuhan tujuan kepada pihak penerima.

Kata kunci : Asas Konsensual, Perjanjin, Perjanjian Pengangkutan, Freight Forwarder

Abstract

This study aims to investigate the implementation of the consensual principle carriage agreement of goods by sea, by PT DHL Global Forwarding Indonesia, Semarang Branch Office and accountability PT DHL Global Forwarding Indonesia against to exporters or importers as a result the application of consensual principle in the carriage agreement. The method used in the writing of this law is the juridical empirical method. Empirical juridical approach is an approach to the problem by reviewing the rules that have been enacted in the community as a positive law with implementing regulations and their implementation in fact. The results of research that the carriage agreements by sea done by pt dhl global forwarding indonesia apply the consensual principle but consensual agreement this not fully consensual because still have the supporting documents that can be instrumental evidence. PT DHL Global Forwarding Indonesia is always accountable to exporter and importer since the goods are delivered by shipper, until at the port of destination to the consignee.

Keywords : Consensual principle, the Agreement, the Agreement Freight, Freight Forwarder

I. PENDAHULUAN

Sistem perdagangan internasional merupakan perdagangan yang dilaksanakan para pedagang antarnegara yang berbeda, mengakibatkan timbulnya valuta asing yang mempengaruhi neraca

perdagangan negara yang bersangkutan.¹ Transaksi perdagangan internasional yang lebih dikenal dengan istilah ekspor impor,

¹ OP Simorangkir, *Kamus Perbankan*, (Jakarta: Bina Aksara, 1985), halaman 128



pada hakikatnya adalah suatu transaksi sederhana yang tidak lebih dari membeli dan menjual barang antara pengusaha-pengusaha yang bertempat tinggal atau berdomisili di negara-negara yang berbeda.²

Pelaksanaan transaksi ekspor impor berbagai masalah mungkin akan dihadapi oleh eksportir importir, baik yang bersifat ekstern maupun intern. Masalah ekstern yang dimaksud yaitu kuota dan kondisi hubungan perdagangan dengan negara lain, keterikatan dalam keanggotaan organisasi- organisasi internasional, dan kurang pemahaman akan tersedianya kemudahan-kemudahan internasional.³ Sedangkan masalah intern yang mungkin dihadapi, yaitu persiapan-persiapan teknis atau memenuhi syarat-syarat umum yang berupa harus merupakan badan hukum, eksportir harus memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) atau mendapat Izin Usaha dari Departemen Teknis/ Lembaga Pemerintah Non-Departement atau merupakan Eksportir Terdaftar (ET) bagi eksportir yang telah memperoleh pengalaman sebagai eksportir terdaftar, dan importir harus memiliki Angka Pengenal Importir Sementara (APIS) atau Angka Pengenal Importir (API) atau Angka Pengenal Importir Terbatas (APIT), kemampuan dan pemahaman transaksi luar negeri, pembiayaan, serta kekurangsempurnaan dalam mempersiapkan barang.

² Adrian Sutedi, *Hukum Ekspor Impor*, (Jakarta: Raih Asa Sukses, 2014), halaman 3.

³ Roselyne Hutabarat, *Transaksi Ekspor Impor*, Edisi 2, (Jakarta: Erlangga, 1990), halaman 3-6

Masalah-masalah tersebut mengakibatkan pihak eksportir atau importir mengantisipasi dengan melibatkan perantara atau pihak ketiga Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi yang biasa disebut Freight Forwarder. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi, Freight forwarder adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman, penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelolaan pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang dan penyelesaian tagihan dan biaya- biaya lainnya yang diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.⁴

Pada praktiknya, terdapat perjanjian pengangkutan dalam proses pengangkutan barang melalui laut yang dilakukan secara lisan oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia cabang Semarang yang bertindak sebagai *freight forwarder*. Perjanjian yang dilakukan secara lisan atau bersifat konsensual ini menjadi suatu hal menyulitkan dalam

⁴ *Ibid.* halaman 7-9



proses pembuktian dibandingkan dengan perjanjian yang bersifat tertulis. Perjanjian yang bersifat tertulis bertujuan untuk memudahkan proses pembuktian apabila terjadi tuntutan kerugian dari pihak eksportir atau pihak pengirim.

Maka penulis mengadakan penelitian tentang pelaksanaan asas konsensual dalam perjanjian pengangkutan oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku perusahaan jasa pengurusan transportasi dalam kegiatan ekspor impor, yang kemudian disusun dengan penulisan hukum yang berjudul **“IMPLEMENTASI ASAS KONSENSUAL PADA PERJANJIANPENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT DALAM KEGIATAN EKSPOR IMPOR OLEH PT DHL GLOBAL FORWARDING INDONESIA”**

II. METODE

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten. Metodologis berarti sesuai dengan metode atau cara tertentu. Sistematis adalah berdasarkan suatu sistem, sedangkan konsisten berarti tidak adanya hal-hal yang bertentangan dalam suatu kerangka tertentu.⁵

A. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode pendekatan yuridis empiris. Metode pendekatan yuridis empiris yaitu suatu pendekatan masalah dengan

cara meninjau peraturan-peraturan yang telah diberlakukan dalam masyarakat sebagai hukum positif dengan peraturan pelaksanaannya termasuk implementasinya di lapangan.⁶

B. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Yang dimaksud dengan deskriptif analitis adalah bahwa hasil penelitian ini akan berusaha memberikan gambaran secara menyeluruh, sistematis dan mendalam tentang suatu keadaan yang diteliti.⁷

C. Jenis dan Teknik

Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data yang diperoleh seorang peneliti langsung dari objeknya. Misalnya dengan cara wawancara, observasi, pengamatan dan angket.⁸ Responden yang digunakan sebagai sumber data penelitian ini yaitu pimpinan beserta staf dari PT DHL Global Forwarding Indonesia cabang Semarang dengan cara wawancara.

2. Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan.

D. Metode Analisis Data

⁶ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2004), halaman 33

⁷ Soerjono Soekanto, *Op. Cit*, halaman 10

⁸ M. Syamsudin, *Operasionalisasi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), halaman 99

⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986), halaman 42.



Seluruh data yang telah terkumpul dari pengamatan lapangan dan studi kepustakaan kemudian diolah dan dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif, yaitu menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta pada dinamika hubungan antar fenomena yang diamati, dengan menggunakan logika ilmiah. Ini bukan berarti analisis kualitatif sama sekali tidak menggunakan dukungan data kuantitatif, tetapi penekanannya tidak pada pengujian hipotesis melainkan pada usaha menjawab pertanyaan penelitian melalui cara-cara berpikir formal dan argumentatif.⁹

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Asas Konsensual dalam Perjanjian

Pengangkutan Barang Melalui Laut oleh PT. DHL Global Forwarding Indonesia

Perjanjian pengangkutan barang oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia cabang Semarang dilaksanakan secara konsensual, terdapat mekanisme dalam pelaksanaan perjanjian oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang hingga barang sampai pada pihak penerima, yakni:

1. Penawaran produk atau pelayanan oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang
2. Kesepakatan antara para pihak
3. Pemesanan peti kemas dan ruang kapal kepada pengangkut atau *carrier*
4. Proses pemasukan barang ke container pengirim (*Stuffing*)

5. Penerimaan barang oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia dari pengirim yang dilanjutkan dengan pengapalan
6. Pembayaran
7. Penyerahan Bill of Lading kepada penerima atau consignee

Penerapan asas konsensual yang diterapkan oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang ini mengacu pada pasal 1320 KUHPdata karena perjanjian yang dilakukan sah menurut hukum walaupun tidak dilakukan secara tertulis karena telah memenuhi syarat sahnya perjanjian yakni:

1. Kesepakatan para pihak

Dengan sepakat dimaksudkan bahwa pihak-pihak yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat, setuju atau sekata mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan itu. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu juga dikehendaki oleh pihak yang lain. Kesepakatan kedua belah pihak dalam suatu perjanjian itu harus diberikan secara bebas.

2. Cakap bagi para pihak yang membuatnya

Syarat kedua sahnya perjanjian adalah adanya kecakapan atau cakap dalam hukum. Menurut Pasal 1330 KUHPdata, seseorang dikatakan cakap dalam hukum apabila telah berumur 21 tahun, atau yang telah melangsungkan pernikahan. Dalam Pasal 1330 KUHPdata disebutkan bahwa orang-orang yang tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian adalah:

- a. Orang-orang yang belum dewasa
 - b. Mereka yang di bawah pengampuan (*curatelen*)
3. Suatu hal tertentu

⁹ *Ibid*, halaman 133



Ketentuan untuk hal tertentu ini menyangkut objek hukum atau mengenai bendanya. Menurut Pasal 1333 KUHPdata, suatu hal tertentu artinya barang yang menjadi objek perjanjian paling sedikit harus dapat ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya tidak menjadi soal asalkan dapat ditentukan kemudian.

4. Sebab yang halal

Sebab atau causa yang dimaksudkan undang-undang adalah isi perjanjian itu sendiri. Jadi sebab atau causa tidak berarti sesuatu yang menyebabkan seseorang membuat perjanjian yang dimaksud.

Menurut Pasal 1337 KUHPdata, suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesucilaan atau ketertiban umum. Akibat hukum dari perjanjian yang berisi causa yang tidak halal, mengakibatkan perjanjian itu batal demi hukum. Dengan demikian tidak ada dasar untuk membuat pemenuhan perjanjian di muka hakim.

Dua syarat yang pertama disebut dengan syarat-syarat subjektif karena menyangkut subjek yang mengadakan perjanjian, sedangkan dua syarat terakhir disebut syarat-syarat objektif karena mengenai perjanjian itu sendiri atau objek dari perbuatan hukum yang dilakukan itu

Namun pada praktiknya perjanjian yang bersifat konsensual ini tidak sepenuhnya bersifat konsensual dikarenakan masih terdapat dokumen-dokumen pendukung yang dapat menjadi alat bukti dari perjanjian antara para pihaknya yakni pihak pengirim dan penerima yang dibuat oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia

Cabang Semarang. Dokumen-dokumen pendukung yang dimaksud yakni:

1. *Shipping Instruction*
2. *Delivery Order (D/O)*
3. *Packing List*
4. *Bill of Lading*
5. *Invoice*

Perjanjian pengangkutan yang dilakukan secara konsensual ini baiknya dilakukan secara tertulis walaupun tetap sah dihadapan hukum. Perjanjian yang dilakukan secara tertulis akan lebih menguntungkan bagi pengirim, penerima, pengangkut atau carrier, dan PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang itu sendiri, dikarenakan dokumen-dokumen pendukung yang dibuat seperti *shipping instruction, delivery order, packing list* dan *invoice* dianggap kurang kuat dimata hukum karena tidak terteranya tanda tangan atau bukti sah para pihaknya telah menyetujui perjanjian pengangkutan tersebut sehingga dapat saja merugikan salah satu pihaknya apabila tidak adanya iktikad baik dari salah satu pihak yang bersangkutan.

Perjanjian dianggap telah selesai apabila PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang telah mengirimkan barang milik pengirim melalui pengangkut atau carrier dan barang telah diterima dengan kondisi baik oleh penerima. Namun, jika barang yang diterima dalam jumlah atau keadaan yang tidak sesuai dengan isi dari *Shipping Instruction* maka penerima berhak mengajukan ganti rugi kepada PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang dan apabila masalah tersebut sudah terselesaikan maka



sudah dapat dikatakan perjanjian antara para pihak telah selesai

Perjanjian pengangkutan di laut yang telah disepakati dapat gugur apabila yang terdapat pada pasal 517s KUHD atau salah satu dari isi pasal ini terjadi :

“Bahwa perjanjian pengangkutan gugur, apabila sebelum berangkatnya kapal yang ditunjuk untuk melakukan pengangkutan barang-barang itu:

1. Adanya suatu tindakan dari pihak pemerintah yang menghalang-halangi keluarnya kapal dari pelabuhan
2. Adanya suatu larangan untuk mengeluarkan barang-barang dari tempat berangkatnya kapal atau adanya larangan untuk memasukkan barang-barang di tempat tujuan
3. Adanya suatu peperangan yang terjadi sehingga oleh sebab itu kapal atau barang-barang menjadi terganggu keamanannya
4. Pelabuhan keberangkatan atau pelabuhan tujuan diblokir
5. Adanya embargo tas kapal tersebut yaitu penutupan atau larangan yang menyangkut barang, untuk tidak dikeluarkan atas tindakan dari penguasa.

B. Pertanggungjawaban PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang Terhadap Eksportir Atau Importir Sebagai Akibat Penerapan Asas Konsensual

Menurut H.M.N Purwosutjipto, kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah sebagai berikut:¹⁰

¹⁰ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan, 1984), halaman 33-34

1. Menyediakan alat pengangkut yang akan digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.
2. Menjaga keselamatan orang (penumpang) dan/ atau barang yang diangkutnya. Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai orang (penumpang) dan/ atau barang yang akan diangkut, maka sejak saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab (Pasal 1235 KUHPerdota).
3. Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 KUHD yang meliputi:
 - a. Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau peranakanbuahan alat pengangkutnya;
 - b. Mengusahakan kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
 - c. Memperlakukan dengan baik dan melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut.
 - d. Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian.
 - e. Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian.

Tanggung jawab PT DHL Global Forwarding Cabang Semarang diantaranya:

1. Melaksanakan angkutan sesuai dengan perjanjian.
2. Mempersiapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku



3. Bertanggung jawab sepenuhnya atas keutuhan, keselamatan dan ketepatan waktu dari barang yang diangkutnya.
4. Berhak menolak untuk mengangkut barang yang jenis maupun kualitasnya tidak sesuai dengan Shipping Instruction.

Prinsip-prinsip tanggung jawab merupakan salah satu unsur penting dari segi perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan. Prinsip Tanggung Jawab dalam Perjanjian Pengangkutan ada 3 (tiga), yaitu : ¹¹

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian itu ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHP tentang perbuatan melawan hukum.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan.

Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa tidak bersalah, maka dapat dibebaskan dari kewajiban membayar kerugian. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Untuk kesalahan tidak relevan.

PT DHL Global Forwarding Indonesia cabang Semarang dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa tidak bersalah, maka dapat dibebaskan dari kewajiban membayar kerugian atau dapat dikatakan menggunakan

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), halaman 65



prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.

Pada praktiknya PT. DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku *freight forwarder* juga menanggung pertanggung jawaban pihak pengangkut atau *carrier* sehingga tanggung jawab dimulai sejak barang diserahkan oleh pengirim, selama pengangkutan berlangsung, dan sampai saat penyerahan di pelabuhan tujuan kepada pengirim. Jadi dapat dikatakan apabila pihak pengangkut terbukti bersalah sehingga merugikan pengirim ataupun penerima, pihak pengangkut tetap akan bertanggung jawab melalui PT. DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku perantara antara pengirim, penerima, serta pengangkut atau *carrier*.

Hal-hal yang menyangkut penyelesaian suatu sengketa dalam pengangkutan barang melalui laut pada umumnya telah diatur di dalam Bill of Lading. Hal-hal ini berkaitan dengan pilihan hukum dan yurisdiksi yang merupakan klausula penting. Pilihan hukum adalah hal mengenai hukum apa yang berlaku dalam melaksanakan perjanjian yang bersangkutan termasuk dalam penyelesaian sengketa. Sedangkan yurisdiksi pada hakekatnya mengenai masalah pilihan pengadilan yang akan digunakan dalam penyelesaian sengketa. Termasuk pula adanya kemungkinan untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase.

Dalam proses pembayaran ganti rugi selalu didahului dengan proses pembuktian yang panjang sehingga membutuhkan waktu yang lama

dikarenakan banyaknya kendala seperti kejadian yang merugikan itu telah berlangsung lama, perbedaan tempat dengan jarak yang jauh antara barang asal dan barang tujuan sehingga untuk mengkomunikasikannya pun membutuhkan waktu yang lama, instansi atau pihak-pihak yang berkaitan dalam pengangkutan juga cukup banyak. Penyelesaian tuntutan ganti kerugian ada 3 (tiga) jalan yang dapat ditempuh oleh para pihak, yaitu :¹²

1. Melalui pengadilan yang berarti dengan proses hukum sepenuhnya.

2. Melalui Arbitrase

yang berarti dengan kesepakatan bersama para pihak dengan menunjuk seseorang atau beberapa orang atau badan untuk menengahi perkara mereka

3. Melalui Musyawarah

berarti para pihak berusaha menyelesaikan tuntutan tersebut antara mereka tanpa melibatkan pihak lain.

Hingga saat ini PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku perantara antara shipper, carrier, serta consignee lebih memilih alur musyawarah atau damai atau win-win solution yang artinya melihat dari sisi kepentingan bisnis daripada sisi hukum. Jika para pihak pada akhirnya sepakat menyelesaikan pertikaian dengan

¹² Achmad Ichsan, *Dunia Usaha Indonesia*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1986), halaman 38



melihat dari sisi kepentingan bisnis maka besarnya ganti rugi ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antar kedua belah pihak, dan dengan adanya kesepakatan ini maka permasalahan dianggap selesai. Akan tetapi bilamana suatu permasalahan tidak dapat diselesaikan secara damai maka sengketa tersebut harus diselesaikan secara hukum atau biasanya melalui pengadilan. Jika hal ini terjadi maka hukum yang berlaku biasanya adalah hukum dari negara asal barang tersebut.

Dokumen-dokumen yang dapat dijadikan alat bukti dalam proses ganti rugi, antara lain:

1. EB/CCB sebagai bukti barangnya memang hilang atau rusak.
2. *Draft Bill of Lading*, untuk memudahkan pengangkut mengecek apakah barangnya dimuat di atas dek atau tidak serta catatan-catatan lain, karena *Bill of Lading* merupakan kontrak pengangkutan antara carrier dengan Pengirim.
3. Faktur (*Invoice*), untuk mengecek apakah jumlahuntutannya sesuai dengan faktur tersebut.
4. *Packing list*, untuk mengetahui lebih mendalam tentang perincian barang, ukuran, isi, harga dan lain-lain yang tidak tercantum di dalam faktur.
5. *Shipping Instruction*, biasanya tidak disertakan karena isi dari *Shipping Instruction* sudah tercakup dalam *Bill of Lading*.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dipaparkan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

A. Perjanjian pengangkutan barang oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia cabang Semarang dilaksanakan secara konsensual, terdapat mekanisme dalam pelaksanaan perjanjian oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang hingga barang sampai pada pihak penerima, yakni:

1. Penawaran produk atau pelayanan oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang
2. Kesepakatan antara para pihak
3. Pemesanan peti kemas dan ruang kapal kepada pengangkut atau *carrier*
4. Proses pemasukan barang ke container pengirim (*Stuffing*)
5. Penerimaan barang oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia dari pengirim yang dilanjutkan dengan pengapalan
6. Pembayaran
7. Penyerahan *Bill of Lading* kepada penerima atau consignee

Namun pada praktiknya perjanjian yang bersifat konsensual ini tidak sepenuhnya bersifat konsensual dikarenakan masih terdapat dokumen-dokumen pendukung yang dapat menjadi alat bukti dari perjanjian antara para pihaknya yakni pihak pengirim dan penerima yang dibuat oleh PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang. Dokumen-dokumen pendukung yang dimaksud yakni:



1. *Shipping Instruction*
2. *Delivery Order (D/O)*
3. *Packing List*
4. *Bill of Lading*
5. *Invoice*

B. Pertanggung jawaban PT. DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku *freight forwarder* dimulai sejak barang diserahkan oleh pengirim, selama pengangkutan berlangsung, dan sampai saat penyerahan di pelabuhan tujuan kepada penerima. Jadi dapat dikatakan apabila pihak pengangkut terbukti bersalah sehingga merugikan pengirim ataupun penerima, pihak pengangkut tetap akan bertanggung jawab melalui PT. DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku perantara antara pengirim, penerima, serta pengangkut atau *carrier*. Batas tanggung jawab PT. DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang tergantung dari *incoterms 2015 rules* yang diterapkan. Hingga saat ini dalam penyelesaian sengketa PT DHL Global Forwarding Indonesia Cabang Semarang selaku perantara antara pengirim, penerima, serta pengangkut atau *carrier* lebih memilih alur musyawarah atau damai atau *win-win solution* yang artinya melihat dari sisi kepentingan bisnis daripada sisi hukum.

V. DAFTAR PUSTAKA

Amiruddin dan Zainal Asikin. Pengantar Metode Penelitian Hukum, (Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2004)

Hutabarat, Roselyne, Transaksi Ekspor Impor Edisi 2, (Jakarta: Erlangga, 1990)

Ichsan, Achmad, Dunia Usaha Indonesia, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1986)

Simorangkir, OP, Kamus Perbankan, (Jakarta: Bina Aksara, 1985)

Muhammad, Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Niaga, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998)

Purwosutjipto, HMN, Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan, (Jakarta: Djambatan, 1984)

Soekanto, Soerjono, Pengantar Penelitian Hukum, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986)

Sutedi, Adrian, Hukum Ekspor Impor, (Jakarta: Raih Asa Sukses, 2014)

Syamsudin, M, Operasionalisasi Penelitian Hukum, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007)