

TINJAUAN HUKUM TERHADAP PENGGUNAAN LETTER OF INDEMNITY TANPA PENYERAHAN BILL OF LADING ATAU KONOSEMEN DALAM PENGANGKUTAN LAUT

¹Riani Farida*, ²Hj. Aryani Witasari S.H.,M.Hum.

¹Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Sultan Agung Semarang

Email: rianifarida97@gmail.com

²Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang

*Corresponding Author:

aryani@unissula.ac.id

ABSTRAK

Pada pelaksanaan kegiatan perniagaan dengan moda transportasi atau pengangkutan laut baik skala nasional maupun internasional membutuhkan penggunaan dokumen-dokumen yang bertujuan memudahkan para pihak. Namun tidak semua dokumen yang digunakan dalam pengangkutan laut mempermudah proses tanggung jawab dalam pengangkutan. Dokumen *Letter of Indemnity* merupakan surat jaminan yang memberi pembebasan tanggung jawab kepada salah satu pihak justru mempersulit proses pengangkutan. Adapun rumusan masalah dalam penulisan ini ; Bagaimanakah dampak penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*? Bagaimana menurut perspektif hukum Indonesia terhadap penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*?

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sejauh mana dampak penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* serta untuk mengetahui sudut pandang perspektif hukum Indonesia dalam penggunaannya pada pengangkutan laut skala nasional maupun internasional.

Metode penelitian yang digunakan penulis adalah metode Pendekatan yuridis normatif dengan menggunakan data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data primer dengan membaca, mengkaji, dan menganalisa bahan hukum primer, sekunder, serta tersier dan data sekunder dengan wawancara. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif yaitu ditafsirkan secara logis dan sistematis kemudian ditarik kesimpulan.

Adapun hasil dari penelitian ini adalah pengertian dan penggunaan dokumen *Letter of Indemnity* berbeda jauh dengan kasus yang telah terjadi sebelumnya. Pada praktek dilapangan, penggunaannya hanya sebagai surat permohonan untuk segera dikeluarkan suatu dokumen pengangkutan laut lainnya. Dalam persepektif hukum Indonesia pun penggunaan dokumen *Letter of Indemnity* melanggar berbagai peraturan perundang-undangan yang ada. Baik menurut KUH Perdata, KUH Dagang, maupun UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kata kunci : *Letter of Indemnity*, *Bill of Lading*, dan Pengangkutan Laut.

ABSTRACT

In carrying out commercial activities in the mode of transportation or sea transportation both on national and international scale requires the use of documents aimed at facilitating the parties. However, not all documents used in sea transportation simplify the process of responsibility in transportation. The letter of indemnity document is a guarantee letter which gives the exemption of responsibility to one of the parties which actually complicates the transportation process. The formulation of the problem in this writing; What is the impact of using Letter of Indemnity without submitting the Bill of Lading? What according to the Indonesian legal perspective on the use of Letter of Indemnity without submission of the Bill of Lading?

This study aims to examine the extent of the impact of the use of Letter of Indemnity without submission of the Bill of Lading and to determine the perspective of Indonesian legal perspectives in its use on sea transportation on a national and international scale.

The research method used by the author is a normative juridical approach using primary and secondary data. Primary data by reading, studying, and analyzing primary, secondary and tertiary legal materials and secondary data collection techniques through interviews. The analysis technique used is qualitative analysis which is interpreted logically and systematically and then conclusions are drawn.

The results of this study are the understanding and use of the Letter of Indemnity document differs greatly from cases that have occurred before. In field practice, its use is only as a letter of request to immediately issue another sea transport document. In the perspective of Indonesian law, the use of Letter of Indemnity documents violates various existing laws and regulations. Both according to the Civil Code, Civil Code, and Law No. 17 of 2008 concerning Shipping.

Keywords: *Letter of Indemnity, Bill of Lading, and Sea Transportation*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Hakikatnya setiap orang mempunyai berbagai kepentingan atau kebutuhan dalam kehidupan. Namun dalam pelaksanaan, manusia tidak dapat memenuhi semuanya seorang diri. Hal ini merupakan esensi dari hubungan antara manusia yang satu dengan lainnya seperti yang dicetuskan oleh Aristoteles sebagai makhluk sosial atau *zoon politicon*. Hubungan ini telah berlangsung sepanjang sejarah manusia berada di bumi ini dan hubungan ini berkembang seiring waktu menjadi lebih kompleks. Seperti yang kita ketahui bahwa perkembangan barter sebagai sarana memenuhi kebutuhan menjadi transaksi perdagangan pada zaman dahulu hingga perdagangan online pada zaman sekarang. Tetapi pada akhirnya sebagai manapun kompleksnya hubungan antar manusia, semua dilaksanakan berdasarkan teori dasar pemenuhan kebutuhan sebagaimana yang dijelaskan di atas. Hubungan antar manusia terutama hubungan perdagangan adalah salah satu contoh hubungan manusia yang dinamis dan telah berkembang pesat dalam kurun waktu beberapa abad ini. Dalam pelaksanaannya, kegiatan transportasi atau pengangkutan didefinisikan

oleh HMN. Purwosutjipto sebagai suatu kegiatan memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Namun demikian, salah satu hal yang tidak dapat dipisahkan dari perdagangan adalah proses transportasi barang dari penjual ke pembeli dan salah satu metode transportasi yang tertua tetapi sangat vital bagi perdagangan adalah pengangkutan barang dengan kapal laut. Adapun keuntungan pengangkutan dengan kapal laut adalah sebagai berikut:

1. Biaya angkut lebih murah (ekonomis) dan;
2. Daya tampung dan daya angkut dengan kapal laut jauh lebih besar dibandingkan pengangkutan dengan metode lainnya.

Dokumen inti dalam pengangkutan dengan kapal laut pada umumnya adalah kontrak perjanjian pengangkutan atau "*Carter-Party*" antara pengirim dengan pengangkut. Tetapi guna mendukung dan memperlancar proses pengiriman barang maka selain *carter-party*, digunakan juga dokumen-dokumen lainnya guna mendukung proses pengiriman barang berjalan lancar. Dokumen-dokumen lainnya selain kontrak pengangkutan disebut *Shipping Document* ini memiliki fungsi untuk:

1. Melindungi Muatan Kapal
Dokumen ini berfungsi untuk melindungi muatan sejak dipersiapkan untuk dimuat ke dalam kapal di pelabuhan pemuatannya, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya atau mereka yang berhak atas penerimaan barang di pelabuhan.
2. Menyatakan Hak Milik
Dokumen ini berfungsi untuk menyatakan hak milik atas barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan.

Dalam penulisan ini penulis ingin membahas mengenai salah satu dokumen pengangkutan kapal laut yaitu dokumen *Bill of Lading* (B/L) atau yang dikenal sebagai Konosemen. Penggunaan dokumen *Bill of Lading* sangatlah penting dalam pengangkutan dengan kapal laut. Bentuk pertama dari dokumen *Bill of Lading* dibuat dengan tujuan memberikan kepastian diantara para pedagang yang melaksanakan pengiriman barang. Pada masa itu bentuk *prototipe* dari dokumen *Bill of Lading* masih berupa surat yang berisi pernyataan saja berikut jumlah barang. *Prototipe* tersebut masih belum memiliki kekuatan sebagai dokumen yang memiliki kekuatan atas kepemilikan barang yang tercatat dan juga sebagai dokumen yang dapat diperjualbelikan dan dipindahtangankan kepemilikannya. Kelebihan dokumen Konosemen atau *Bill of Lading* dibanding dengan surat terima biasa adalah surat Konosemen atau *Bill of Lading* dapat diperjualbelikan dan dipindahtangankan dengan mudah serta dokumen tersebut mempunyai sifat kebendaan atas barang yang tercatat di dalamnya. Kekuatan Konosemen sebagai *Shipping Document* juga sangat besar bahkan ketentuan dan prasyarat dalam Konosemen bisa lebih spesifik dibandingkan kontrak pengangkutan.

Mengacu pada peraturan hukum Indonesia maupun Internasional penulis mengemukakan alasan yuridis dalam penulisan tugas akhir ini. Pada pasal 90

KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut. Sebagaimana yang diatur dalam pasal 506 KUHD, Konosemen adalah akta bertanggal dalam mana pengangkut menerangkan bahwa dia telah menerima barang-barang tertentu dengan alamat tertentu pula, selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada seorang tertentu (penerima), dengan disertai syarat-syarat untuk penyerahan barang-barang itu.

Pada *Uniform Customs and Practise for Documentary Credit (UCP) No. 500* tahun 1993 pasal 32, *Bill of Lading* atau Konosemen terbagi dua jenis, yaitu apabila dilihat dari segi fisik barang :

1. *Foul B/L / Dirty R/L atau Unclean B/L*

Jenis B/L yang mengandung catatan tentang kerusakan barang atau cacat barang, Seperti yang terkandung dalam pasal 32 ayat b tersebut, maka bank akan menolak jenis B/L ini kecuali ada surat pernyataan/jaminan dari pemilik barang atau pihak *shipper* untuk memberikan jaminan tidak melakukan pengklaiman.

2. *Clean B/L atau B/L yang bersih*

Jenis B/L yang tidak mengandung catatan tentang keadaan fisik barang yang telah diangkut oleh perusahaan pelayaran yang mengeluarkan B/L tersebut.

Dalam prakteknya apabila isi daripada kontrak pengangkutan dengan Konosemen berbeda, maka yang akan *digunakan* adalah Konosemen dengan dasar bahwa kedua belah pihak dalam kontrak pengangkutan sudah sepakat dan merubah ketentuan yang tercantum dalam Konosemen, karena Konosemen dibuat setelah pembuatan kontrak pengangkutan. Sehingga dari sini bisa kita lihat kekuatan konosemen mengikat baik pengirim dengan pengangkut. Pada kondisi ini terkadang salah satu pihak, baik pihak pengirim atau pihak ketiga seperti penerima barang akan meminta pihak pengangkut untuk mengirim barang ke tempat yang *dikehendaknya* dengan tujuan untuk mengurangi penurunan nilai barang dan/atau mengurangi biaya yang harus dikeluarkan untuk pembayaran biaya teknis dan biaya awak kapal selama kapal tersebut tertunda. Alasan ini sangat wajar mengingat biaya yang dikeluarkan atau yang akan dikeluarkan juga tidak sedikit. Namun, dalam prosesnya pengiriman yang dikehendaki biasanya akan berbeda dengan apa yang dikehendaki sebagaimana yang tercantum dalam *carter-party* atau dalam Konosemen. Hal ini bisa dipengaruhi oleh banyak faktor seperti keadaan di laut selama perjalanan, keadaan kestabilan politik dan ekonomi di pelabuhan perantara, keadaan keamanan laut selama perjalanan, keadaan *overmacht* dan keadaan-keadaan lain yang dapat mempengaruhi proses pengangkutan barang. Sehingga dalam melaksanakannya pihak yang menuntut pengiriman ke tempat lain tersebut akan menggunakan suatu surat yang disebut surat pengampunan atau *Letter of Indemnity* seperti yang telah disinggung pada alasan yuridis. Surat yang dikenal

sebagai *Letter of Indemnity* ini adalah suatu surat tertulis yang dikirimkan kepada pihak pengangkut dengan isi yang menyatakan untuk menghilangkan dan mengambil tanggung jawab dari pihak pengangkut atas penerbitan Konosemen ‘bersih’ untuk pengiriman, dimana pada faktanya pengiriman atau barang yang dikirim tidak sesuai dengan yang dicantumkan dalam Konosemen. Penggunaan *Letter of Indemnity* pihak pengangkut dapat mengangkut barang yang diangkut ke tempat yang dikehendaki oleh penerbit *Letter of Indemnity* dengan jaminan bahwa tindakannya akan ditanggung oleh penerbit *Letter of Indemnity*. Namun dalam kenyataannya dengan adanya *Letter of Indemnity* tidak merubah ketentuan *carter-party* dan Konosemen antara pengangkut dan pengirim, sehingga pengirim masih dapat menuntut pihak pengangkut atas tindakannya tersebut dan pengangkut tidak dapat berdalih atas dasar penerimaan *Letter of Indemnity* karena *Letter of Indemnity* tidak mengikat pengirim dan pengangkut. Pengangkut hanya bisa meminta pertanggungjawaban kepada pihak penerbit *Letter of Indemnity* saja atas kerugian dari hasil tuntutan. Penggunaan *Letter of Indemnity* dalam bidang pengangkutan laut sebenarnya banyak dikritik oleh ahli hukum dan instansi hukum yang menangani kasus pengangkutan laut di skala internasional, salah satunya adalah Inggris sebagai negara pionir yang mengembangkan bidang pengangkutan kapal laut dalam kurun waktu beberapa abad. Inggris telah mengkritik penggunaan *Letter of Indemnity* sejak tahun 1928 dimana dalam kasus *United Baltic Corp. v. Dundee Perth & London S* ahli hukum Wright J mengatakan bahwa penggunaan Konosemen ‘bersih’ (*Clean Bill of Lading*) pada saat barang sebenarnya dalam keadaan rusak atau berbeda dengan ketentuan Konosemen yang diperjanjikan sangatlah tidak bertanggung jawab.. Hal ini dapat menimbulkan permasalahan diantara para pihak dan bagi pihak yang melakukannya juga akan menerima masalah baru sendiri. Namun hingga saat ini *Letter of Indemnity* kadang-kadang masih digunakan dalam dunia pengangkutan laut. Penulis merasa bahwa *Letter of Indemnity* merupakan isu yang masih terbilang jarang dibahas dan ditemui di Indonesia, Maka penulis merasa bahwa *Letter of Indemnity* merupakan salah satu isu yang harus dibahas dan diatur di Indonesia mengingat bahwa pada dasarnya bidang pengangkutan laut berkorelasi antara satu negara dengan yang lain sehingga suatu hal yang terjadi di negara lain kemungkinan bisa terjadi di Indonesia. Sehingga dalam penulisan ini penulis akan berusaha menjabarkan apa itu *Letter of Indemnity* dan bagaimana penggunaan *Letter of Indemnity* dalam suatu pengangkutan.

B. Metode Penelitian

a. Metode Pendekatan Penelitian

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

b. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat Deskriptif Analitis dengan pendekatan *Cross Sectional*, yaitu dengan cara pengumpulan data sekaligus pada suatu waktu dengan tujuan untuk mencari hubungan Faktor-Faktor Resiko untung rugi apabila dalam Pengangkutan Laut menggunakan *Letter of Indemnity* tanpa adanya penyerahan *Bill of Lading* atau Konosemen.

c. Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Merupakan metode pengumpulan data secara langsung melalui hasil wawancara yang diperoleh dari objek dengan maksud untuk mendapatkan data melalui tanya jawab dengan narasumber dan mengacu pada dokumen-dokumen resmi, buku-buku kepustakaan, peraturan perundang-undangan, karya ilmiah, artikel-artikel serta dokumen perusahaan yang berkaitan dengan permasalahan.

b. Data Sekunder : Merupakan metode pengumpulan yang dilakukan secara tidak langsung yaitu melalui cara studi kepustakaan yang berkaitan dengan permasalahan. Data Sekunder berasal dari:

- 1) Bahan Hukum Primer, yaitu metode sumber bahan hukum yang bersifat autoritatif berupa literatur hukum dasar negara yaitu Pancasila, UUD 1945 dan peraturan perundang-undangan, terdiri dari :
 - a) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang perubahan atas Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
 - b) Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
 - c) Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
 - d) Peraturan Internasional
- 2) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang memberi penjelasan bagi bahan hukum primer, yang terdiri dari dokumen-dokumen, hasil karya ilmiah, koran, majalah dan hasil-hasil penelitian lainnya sebagai bahan hukum penunjang penelitian.
- 3) Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, terdiri kamus hukum maupun bacaan-bacaan lain yang lebih memperjelas informasi tentang penelitian yang sedang di kaji oleh penulis.

d. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi pustaka dan wawancara.

e. Lokasi Penelitian

Lokasi yang dipilih penyusun dalam melakukan studi kasus yaitu:

- i. Kantor PT Samudera Perdana Selaras Jl. Madukoro Raya Ruko Semarang Indah Blok D-VI No.8 Semarang.
- ii. Kantor PT Container Maritime Activities (CMA CGM) WISMA HSBC 7TH FLOOR SUITE 701 JL. Gajah Mada, Semarang.

f. Analisis Data Penelitian

Kegiatan yang dilakukan dalam analisis data pada penelitian hukum empiris ini dilakukan dengan cara data yang diperoleh di analisis secara kualitatif, yaitu suatu metode analisis yang dilakukan dengan cara mengumpulkan semua bahan yang diperoleh dan kemudian dilakukan pembahasan, pemeriksaan dan pengelompokan ke dalam bagian-bagian tertentu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang akan di bahas.

C. HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN

A. Dampak Penggunaan *Letter of Indemnity* Tanpa Penyerahan *Bill of Lading*

Letter of Indemnity adalah suatu surat pernyataan yang kemudian menjadi dokumen yang dibuat oleh pengirim barang (*shipper*) tentang barang-barang yang rusak atau kurang sempurna keadaanya dengan maksud untuk mendapatkan *Clean Bill of Lading* dari perusahaan pelayaran. *Clean Bill of Lading* merupakan syarat untuk memudahkan mencairkan *Letter of Credit (L/C)* dan dengan memiliki *Clean Bill of Lading* maka nilai jual barang juga tidak berkurang. Dalam kondisi demikian pengangkut (*carrier*) tetap bertanggung jawab tentang proses pengiriman barang itu agar tetap dalam kondisi baik (terhindar dari kerusakan/kehilangan) sampai ke pelabuhan tujuan. Maksudnya, *Letter of Indemnity* merupakan surat jaminan, bahwa *shipper* dapat memberikan surat jaminan kepada perusahaan pelayaran yang berisi pernyataan bahwa *shipper* akan menjamin setiap tuntutan ganti rugi yang mungkin timbul saat kapal berisi muatan berada diperjalan mengenai suatu kerusakan, kehilangan, ataupun kekurangan bukan dikarekan suatu hal diluar kuasa manusia seperti bencana alam maka akan ditanggung oleh pihak ke *consignee*. Berdasarkan surat jaminan itu, perusahaan pelayaran pada umumnya bersedia mengeluarkan "*Clean B/L*" sebagai pengganti "*Unclean B/L*".

Berdasarkan studi kasus ini, penulis melakukan penelitian berupa wawancara dengan saudara Muhammad Royan salah satu staf PT CMA CGM mengenai dampak penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*. Pada pembahasan ini beliau menjelaskan dari sudut pandang proses pengimporan barang, sebab dalam prakteknya dilapangan *Letter of Indemnity* berkaitan dengan *consignee*. Menurutnya, saat melakukan pengimporan, *consignee* diharuskan telah memiliki kelengkapan dokumen yang dipersyaratkan sebelum proses bongkar muatan barang. Dokumen tersebut diantaranya; *Bill of Lading Original*, *Delivery Order*, *Packing List*, *Invoice* Pembelian Barang, Polis Asuransi, serta bukti apabila terdapat kekurangan atau kerusakan barang atau Laporan Penerimaan Kerusakan Barang (*Cargo Exception Report*) yang tercatat dalam *Mate Receipt*. Jika menurut istilah *Letter of Indemnity* merupakan surat jaminan yang diterbitkan oleh pengirim (*shipper*) , namun prakteknya dilapangan yang ada pada PT CMA CGM dan PT Samudera Perdana Selaras justru memiliki makna dan fungsi yang berbeda dari pengertian secara umum.

Menurut saudara Royan, *Letter of Indemnity* merupakan surat permohonan yang diterbitkan oleh penerima (*consignee*) untuk segera menerbitkan suatu dokumen pengangkutan laut.

Sebelum melakukan wawancara dengan saudara Royan, penulis terlebih dahulu melakukan wawancara dengan saudari Obik, staf anggota Devisi Ekpedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT Samudera Perdana Selaras mengenai hal yang sama yakni penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*. Beliau juga menjelaskan jika praktek yang biasa terjadi pada perusahaannya khususnya bagian Devisi EMKL, *Letter of Indemnity* hanya sebagai suatu surat permohonan yang diminta oleh *consignee* untuk segera menerbitkan suatu dokumen pengangkutan laut karena alasan tertentu. Beliau menjelaskan dengan sebuah contoh yang seringkali terjadi pada customernya.

Permisalan seorang *consignee* bernama Sarah membeli barang dari *shipper* bernama Ida yang berada di Swiss. Sarah dan Ida sepakat memberikan kuasanya kepada *Forwarder* untuk menunjuk perusahaan pelayaran mana yang akan mengangkut barang dari negara *shipper* menuju negara *consignee*. Ida menunjuk *Switzerland Cargo Agents Freight Forwarders Shipping Transport* sebagai *Forwarder* origin sedangkan Sarah menunjuk PT Samudera Perdana Selaras sebagai *Forwarder* destinasi. *Consignee* Sarah menginginkan barang yang ia impor dapat diambil pada hari Jumat, namun berdasarkan *notice on arrival* yang diperoleh dari *shipper* Ida bahwa kapal akan bersandar dipelabuhan pada hari Sabtu pagi sekitar pukul 08.00 WIB. Setelah kapal dinyatakan bersandar, Sarah juga diharuskan menebus *Delivery Order* terlebih dahulu dengan menyerahkan *Master Bill of Lading* ke perusahaan pelayaran, sedangkan pada hari Sabtu tersebut perusahaan pelayaran tutup. Pada kasus ini, Sarah meminta kepada *Forwarder* PT Samudera Perdana Selaras untuk dibuatkan *Letter of Indemnity* atau surat permohonan kepada perusahaan pelayaran untuk segera menerbitkan *Delivery Order* pada hari Jumat setelah menyelesaikan sejumlah pembayaran tanpa menunggu kapal telah bersandar. Sesuai dengan peraturan kesepakatan bersama perusahaan pelayaran baik Nusantara maupun Samudera bahwa penerbitan *Delivery Order* baru dapat dilakukan tepat pada saat kapal bersandar. Namun jika dalam keadaan mendesak, dikarenakan dapat menimbulkan kerugian yang akan di terima oleh salah satu pihak maka *Letter of Indemnity* dapat diproses. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat diartikan bahwa penerbitan *Letter of Indemnity* juga harus jelas alasannya. Dalam hal ini, Sarah sebagai perusahaan yang bergerak di bidang pangan meminta untuk dapat dilakukan bongkar muatan barang pada hari Jumat dikarenakan barang yang ia impor berupa barang pangan yaitu keju jenis Permesan sekaligus bahan baku utama dalam produksi perusahaan. Jika tidak segera dilakukan pembongkaran, perusahaan akan mengalami kerugian yang cukup besar sebab kehabisan bahan utama sehingga tidak dapat memproduksi dan melakukan pemasaran. Maka dari itu harus disegerakan untuk dibongkar dan Sarah meminta barang tersebut sudah harus sampai di perusahaannya pada Senin pagi. Apabila alasan yang diberikan dapat diterima, maka PT Samudera Perdana Selaras akan menerbitkan *Letter of Indemnity*. Pengiriman atau pengangkutan barang dengan kapal laut tentu

melibatkan beberapa pihak yang berkepentingan.. Berikut adalah tiga pihak yang saling mempunyai hubungan hukum satu sama lain, yakni:

- a. Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki muatan kapal (barang) untuk dikirim dari sebuah pelabuhan tertentu (pelabuhan muatan) guna diangkut ke pelabuhan lainnya (pelabuhan tujuan);
- b. Pengangkut (*carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan atau menyelenggarakan pengangkutan muatan dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuannya, atau ke pelabuhan antara (*Transshipment port*).
- c. Penerima barang (*consignee*), yaitu orang atau badan hukum, kepada siapa muatan dikapalkan.

Selanjutnya penulis akan menguraikan secara garis besar mengenai peran dari ketiga pihak yang saling mempunyai hubungan hukum serta pihak-pihak lain yang turut terlibat dalam proses ekspor impor barang.

Prosedur terjadinya ekspor maupun impor barang memiliki langkah-langkah yang sangat panjang dan cukup rumit apalagi dalam proses ini melibatkan banyak pihak. Berdasarkan hasil wawancara dengan Saudara Royan staff anggota PT CMA CGM, seperti yang dijelaskan pada pembahasan sebelumnya beliau menjelaskan dari sudut pandang proses pengimporan barang. Maka penulis akan menjabarkan bagaimana prosedur impor secara sederhana. Adapun prosedur pengimporan barang yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Konsolidasi

Dalam dunia transportasi laut atau logistic seringkali dijumpai istilah moda pengangkutan *Full Container Load (FCL)* dan *Less Container Load (LCL)* yang tentu saja keduanya memiliki peran yang berbeda. *Full Container Loaded* yaitu jenis pengiriman barang dengan menggunakan *container* (Peti Kemas). Walaupun kuantitas barang dapat dikategorikan dengan moda LCL, tetapi jika *shipper* mengirimkan barangnya dengan menggunakan *container* maka jenis pengiriman ini disebut dengan FCL. Pengiriman barang dengan moda FCL diharuskan mendatangkan *container* ke gudang perusahaan *shipper* untuk *stuffing process* (proses pemuatan barang). Setelah *stuffing* selesai, kemudian *container* itu di segel dan di kirimkan ke tempat penumpukan *container* di pelabuhan. Sedangkan *Less than Container Loaded* yaitu jenis pengiriman barang tanpa menggunakan *container* dengan kata lain parsial. Maksudnya pengiriman barang dimana dalam satu *container* berisi barang milik dari beberapa *supplier/ exporter/ shipper*, yang masing-masing *supplier/exporter/shipper* tersebut menerbitkan dokumen mereka masing-masing dan tidak ada keterkaitan antara satu *supplier* dengan yang lainnya serta barang-barang tersebut ditujukan kepada masing-masing *consignee/buyer* dari masing-masing *supplier* tersebut. Menurut teori *Less than Container Loaded* berbeda pengertian dengan moda pengiriman Konsolidasi. Dalam moda pengirim Konsolidasi biasanya untuk satu *container* berisi barang dari beberapa *supplier* tetapi dengan tujuan untuk dijual kepada satu *consignee/buyer*, dan pencatatan dokumennya pun biasanya hanya mengacu kepada salah satu *supplier* yang diberikan orderan

paling banyak oleh *consignee/buyer* atau menyesuaikan perintah/instruksi dari *consignee/buyer*. Jika menggunakan pengiriman FCL, barang langsung di lakukan *stuffing process* dalam *container* dan di kirimkan ke tempat penumpukan *container* di pelabuhan berbeda dengan *shipper* yang menggunakan jenis pengiriman LCL. Barang yang akan dikirim diangkut tanpa menggunakan *container* kemudian ditujukan ke gudang penumpukan dari Ekspedisi Muatan Kapal Laut. Lalu dari pihak gudang tersebut akan mengumpulkan barang-barang kiriman dari *shipper* lain hingga memenuhi quota untuk di *loading* / di muat ke dalam *container*. Namun prakteknya jika moda pengiriman FCL hanya ada kesepakatan kedua belah pihak antar customer. Lain hal dengan LCL dimana para *shipper* dan *consignee* harus menunggu proses pengepakan barang untuk diangkut ke dalam *container* yang disebut dengan konsolidasi. Tentunya setelah memasuki tahap ini, customer (*shipper* dan *consignee*) akan melakukan negosiasi mengenai harga yang harus dikeluarkan pada pengiriman barang tersebut.

2. Merilis *Purchase Order* dan Menerima *Invoice*, dan *Packing List* (P/L)

Setelah adanya kesepakatan mengenai harga, kuasa melalui *Forwarder* yang akan digunakan, Peti Kemas yang akan di gunakan, hingga kapal yang akan mengangkut barang impor tersebut, kemudian *consignee* akan merilis *Purchase Order* yang dikirimkan kepada *shipper* disertai pembayaran dengan tenggang waktu maksimal satu bulan. Selain menerima *purchase order*, *shipper* kemudian merilis *invoice* dan *packing list* (P/L).

3. *Shipping Instraction* (SI)

Purchase Order yang telah dirilis oleh *consignee* serta *packing list* dan *invoice* yang diterima dari *shipper* yang kemudia disepakati oleh kedua belah pihak di tuangkan dalam *Shipping Instraction* (SI). *Shipping instraction* tersebut di rilis oleh *shipper* dan dikirimkan ke *consignee*. Menurut fungsinya, *Shipping Instraction* merupakan tanda bukti bahwa *shipper* / pengirim telah melakukan resevasi dan konfirmasi mengenai jenis dan jumlah barang secara rinci kepada pihak *forwarder* atau maskapai pelayaran, jika ternyata ada yang salah maka pihak *forwarder* atau maskapai pelayaran berhak mengajukan keberatan kepada *shipper*/ pengirim. Setelah semua dokumen lengkap, *consignee* mengirimkan dokumen tersebut kepada *forwarder* destinasi untuk didaftarkan atau dicatat. Saat *forwarder* destinasi menerima *Shipping Instraction*, kemudian diteruskan kepada *forwarder* origin untuk melakukan pengepakan barang untuk dimuat kedalam kapal. Dalam dunia pengangkutan laut, proses pengapalan (pengiriman) muatan dimulai sejak Pembukuan Muatan atau *Booking of Cargo*, pembukuan ini dapat mengikat pengangkut atau *carrier* jika telah dinyatakan diterima (*accepted*), dimana pernyataan itu dapat dibuktikan pada pendaftaran atau pencatatan dokumen *Shipping Instraction* oleh *shipper* atau pengirim kepada pengangkut atau *carrier*. Namun demikian, haruslah diingat bahwa *Shipping Instraction* bukan merupakan suatu dokumen yang mempunyai kekuatan hukum. *Shipping Instraction* yang juga disebut *Shipping Order* (SO) tidak memuat ketentuan-ketentuan hak dan kewajiban pihak-pihak yang terlibat

dalam kegiatan pelayaran niaga tersebut. *Shipping Instraction* hanyalah satu tanda bukti telah dimulainya suatu hubungan hokum dan hubungan itu secara prinsip baru terjadi setelah proses pengapalan dimulai, yaitu setelah pemuatan barang ke kapal atau sejak persiapan-persiapan kearah itu dilakukan. Setelah menerima *Shipping Instraction* dari *forwarder* destinasi, *forwarder* origin menginformasikan kepada *shipper* bahwa mereka akan melakukan pengepakan barang.

4. Pemesanan Kapal

Forwarder origin segera melakukan pemesanan atau *booking* kapal ke perusahaan pelayaran atau *shipping line* dengan hanya mengirip *Shipping Instraction* saja, dimana *Shipping Instraction* tersebut sudah memuat segala informasi yang diperlukan. Setelah mendapatkan kapal, lalu *shipper* menanyakan kepada *forwarder* origin mengenai kapan barang dapat dimuat.

5. *Master Bill of Lading* (MBL) dan *House of Lading* (HBL)

Perusahaan pelayaran atau *shipping line forwarder* mengkonfirmasi dengan merilis *Master Bill of Lading* (MBL) original atau salinan *Bill of Lading* seperti; *telexrealese*, *surrender*, *seawaybill*, dan lain sebagainya yang dikirimkan ke origin kemudian diteruskannya kepada *shipper*. Setelah menerima *Master Bill of Lading* (MBL), *shipper* meneruskannya lagi kepada *consignee* dan terakhir *consignee* akan mengirimnya ke *forwarder* destinasi melalui jasa kurir. Disamping itu, *forwarder* origin juga merilis *House Bill of Lading* (HBL) yang diterus kepada *forwarder* destinasi. Saat semua persyaratan lengkap, barang baru dapat di angkut dengan menggunakan Peti Kemas dan di kirim ke pelabuhan origin.

6. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

Setelah menerima *House Bill of Lading* dari *forwarder* origin dan *Master Bill of Lading* dari *consignee*, *forwarder* destinasi membuat draft Pemberitahuan Impor Barang (PIB) yang diberikan kepada *consignee* untuk dilakukan pengecekan dan pengkonfirmasi atau revisi. Secara singkat, Pemberitahuan Impor Barang ialah suatu dokumen pemberitahuan kepada Dirjen Bea dan Cukai atas barang import. *Consignee* mengkonfirmasi PIB dan juga melengkapi dokumen impor yang dibutuhkan untuk diberikan ke *forwarder* destinasi. Dokumen tersebut berupa Surat Kuasa (SK) Pabean, Deklarasi Nilai Pabean (DNP), salinan Angka Pengenal Importir (API) dan Nomor Identitas Kepabeanan (NIK) dimana dokumen-dokumen tersebut didapatkan dari Dirjen Bea dan Cukai. Pada saat melakukan proses yang dijelaskan diatas, kapal telah berlayar menuju pelabuhan destinasi. Setibanya kapal di pelabuhan destinasi, *forwarder* destinasi mengambil dokumen pabean dari *consignee*.

7. *Delivery Order* (DO)

Ketika kapal dipastikan telah sampai dipelabuhan destinasi, perusahaan pelayaran atau *shipping line* segera merilis *Delivery Order* (DO). Setelah itu *forwarder* destinasi dapat menebus *Delivery Order* dengan menukarkan *Master Bill of Lading* (MBL) yang telah dikirimkan oleh *consignee*.

8. Proses Pabean

Tidak hanya sampai pada proses pengambilan *Delivery Order* dan *Bill of Lading* saja, masih ada lagi proses selanjutnya yaitu Proses Pabean. Proses ini di lakukan oleh Dirjen Bea dan Cukai.

- a. Dalam proses pabean, *forwarder* memastikan dokumen importer sudah dalam keadaan lengkap. Apabila sudah memenuhi persyaratan maka Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dapat di proses.
- b. Kemudian ada lagi yang dinamakan Penjaluran Impor, merupakan suatu proses yang ditempuh suatu komoditi dalam proses kepabeanan.

Lebih jelasnya tentang penjaluran pada Bea Cukai. Penulis akan menjabarkannya dengan membagi menjadi tiga jenis penjaluran yang umumnya telah diketahui oleh masyarakat ;

1. Jalur Hijau (SPPB)

Jalur yang biasanya dikenal dengan sebutan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dapat diartikan barang atau Peti Kemas yang diimpor oleh *consignee* termasuk dalam kategori biasa-biasa saja. Dalam prakteknya dilapangan, biasanya bisa dikarenakan *consignee* sudah sering melakukan aktifitas ekspor impor atau Bea Cukai memiliki *track record* bagus pada perusahaan *consignee*, tidak pernah mengalami masalah dalam dokumen impornya dan sudah pernah mengalami SPJM (Surat Penetapan Jalur Merah), dan bisa juga karena sudah masuk pengaturan di sistem pabean. Maksudnya, jalur ini disediakan bagi importir yang termasuk dalam kategori Mitra Utama (MITA) yang dibagi menjadi dua kategori yaitu prioritas dan non prioritas. Selain itu, pada program sistem pabean sudah *disetting* untuk penggolongan perusahaan dan barang impor. Penggolongan ini terdiri atas *High Risk*, *Medium Risk*, dan *Low Risk*. Kesimpulannya, untuk mendapatkan jalur ini kategori perusahaan harus low risk dan jenis barang yang diimpor juga low risk. Mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan jalur ini tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen digital atau non fisik maksimal tiga (3) hari setelah penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB).

2. Jalur Kuning (SPJK)

Jalur ini dikenal dengan Surat Penetapan Jalur Kuning (SPJK). Mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan jalur ini tidak dilakukan pemeriksaan fisik, tetapi dilakukan penelitian dokumen asli sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur kuning adalah respon yang didapat untuk importir yang bergerak dibidang Elektronik, Otomotif, serta beberapa bidang lainnya. Respon ini akan didapat apabila Importir mempunyai *track record* yang buruk pada saat SPJM.

3. Jalur Merah (SPJM)

Jalur ini biasanya dikenal dengan sebutan Surat Penetapan Jalur Merah (SPJM). Mekanisme pelayanan dan pengawasan pengeluaran barang impor dengan jalur in dilakukan pemeriksaan fisik dan penelitian dokumen asli

sebelum penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jalur Merah adalah respon yang didapat untuk importir baru dan import barang - barang beresiko tinggi (*High Risk*) seperti senjata api dan peralatan tempur . Adapun kriteria jalur merah diantaranya;

- Importir baru
- Importir yang termasuk dalam kategori risiko tinggi (*high risk*)
- Barang impor sementara
- Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II
- Barang re-impor
- Terkena pemeriksaan acak
- Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah

Bagi importir yang mendapatkan Surat Pemberitahuan Jalur Merah (SPJM) dalam waktu 3 hari diharuskan menyerahkan salinan Pemberitahuan Impor Barang (PIB), dokumen pelengkap pabean, dan surat Setoran Pabean, Cukai, dan Pajak (SSPCP). Dalam hal ini PIB disampaikan dengan menggunakan sistem Pengelolaan Data Elektronik (PDE) Kepabeanan dan pemilik barang menyiapkan barang untuk diperiksa serta hadir dalam pemeriksaan fisik dan apabila hal ini tidak dilakukan maka akan diblokir sampai dengan diserahkan salinan PIB. Pejabat pabean dapat memerintahkan dilakukan pemeriksaan fisik dan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) wajib membantu proses tersebut. Pengurusan Dokumen impor untuk Jalur Hijau, Jalur Kuning dan Jalur Merah ;

1. Jalur Hijau

Untuk jalur Hijau Pengurusannya cukup mudah yaitu dengan menyerahkan dokumen kebagian Penerimaan dokumen di Kantor Pengawasan dan pelayanan Bea Cukai (KPBC) setempat.

Mulanya dilakukan pengecekan barang ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan menyerahkan berkas Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) dan DO ke petugas Bea dan Cukai.

Setelah melakukan pembayaran kepada *forwarder* , langkah selanjutnya adalah datang ke TPS untuk mengecek barang dan pastikan kendaraan apa yang dapat digunakan untuk mengangkut barang ke tempat importir, Nomor Penerimaan PIB, *Invoice* asli., *Packing list* asli, *Bill of Lading* asli, *Master Bill of Lading* asli, *Insurance* asli, Legal Dokumen Impor, Surat Kuasa Pabean, dan dokumen lain seperti, COO (*Certificate of Origin*), DNP dan SE-21 (Surat Edaran No SE-21/bc/2013) tentang Pedoman Pemberian Informasi Kepabeanan dan Cukai Melalui Media Massa.

2. Jalur Kuning.

Untuk Jalur kuning dokumennya sama seperti jalur hijau akan tetapi respon yang diterima bukan SPPB tetapi Surat Penetapan Jalur Kuning. .Proses untuk bisa mengeluarkan barang impornya agak lama dikarenakan dokumen impor secara fisik diperiksa dengan benar-benar diteliti dan biasanya untuk mempercepat prosesnya pastikan dokumen

impor yang dimiliki *consignee* disertai dengan Deklarasi Nilai Pabean (DNP).

3. Jalur Merah.

Jalur Merah adalah jalur paling menyulitkan karena dibutuhkan waktu yang cukup lama dalam menghadapi prosesnya. Dokumen Impornya harus lengkap sama seperti jalur kuning. Tetapi setelah dokumen di serahkan ke bagian dokumen, customer diharuskan menunggu IP (Instruksi Pemeriksaan) karena Jalur Merah bukan hanya dokumennya yang di periksa akan tetapi barang impornya pun harus diperiksa baik 100%, 50% atau 10% oleh petugas Bea Cukai Pejabat Fungsional Pemeriksa Dokumen (PFPPD) dan biasanya diambil sample kemudian akan dikembalikan.

Melihat dari proses diatas, bahwa dalam pengimporan barang dilakukan proses yang sangat panjang dan cukup rumit. Bukan hanya dengan memiliki dokumen secara lengkap, kemudian kapal dapat dilakukan bongkar muatan pengambilan barang, namun juga harus mendapat persetujuan dari Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jendral Bea dan Cukai. Jika Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) sudah di keluarkan disertai dengan lampiran dokumen impor yang dibutuhkan maka kapal baru dapat dilakukan bongkar muatan barang, kemudian barang dapat diantarkan ke perusahaan consignee. Maka dapat dipastikan dampak dari penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* dalam proses impor, tentu barang yang impor oleh consignee tidak dapat dilakukan pembongkaran. Biasanya jika terjadi hal yang demikian, pihak Dirjen Bea dan Cukai akan memberikan waktu untuk melengkapi dokumen. Apabila penerima barang tidak dapat melengkapi dokumen terkait maka :

- Penerima barang dapat mengajukan permohonan reekspor atas barang yang diimpor (*RTO-Return To Origin*) atau mengajukan permohonan pengeluaran barang sebagian. Namun, tidak berlaku untuk kiriman *Express Mail Service* (EMS) dengan mengajukan permohonan ke Kepala Kantor Bea Cukai tempat pengeluaran barang.
- Dalam hal penerima barang tidak melakukan pengurusan barang kiriman dalam waktu lebih dari 30 hari, maka status barang tersebut akan menjadi Barang Tidak dikuasai.

Barang yang dinyatakan tidak dikuasai oleh pejabat Bea dan Cukai segera diberitahukan secara tertulis kepada pemiliknya bahwa barangnya akan dilelang dan sepanjang bukan sebagai barang LARTAS (Larangan dan Pembatasan) apabila dalam pengurusannya memerlukan biaya tinggi atau jika tidak segera diselesaikan dalam jangka waktu 60 hari sejak barang tersebut disimpan di TPP (Tempat Penimbunan Pabean). Namun jika barang tersebut merupakan barang LARTAS maka dinyatakan sebagai milik negara. Kecuali pada barang yang busuk segera dimusnahkan, yang karena sifatnya tidak tahan lama, merusak, berbahaya.

Saudara Royan menjelaskan lagi, bisa saja pada *case* tertentu pengambilan barang dapat dilakukan hanya dengan penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa menyertakan *Bill of Lading*. Misalnya, Pengiriman barang pangan yg ke daerah rawan konflik seperti di Gaza, Palestina. Adanya suatu alasan tertentu sebab urgent atau dalam keadaan yg memaksa (*overmacht*) seperti proses perilisan *Delivery Order* dan *Bill of Lading* yang cukup panjang dan rumit namun barang pangan yang dikirimkan merupakan barang yang dapat dengan cepat busuk dan karena stok pangan yang diperuntukan pengungsi telah menipis maka harus segera lakukan pembongkaran tanpa menyerahkan *Bill of Lading* terlebih dahulu dengan hanya menggunakan *Letter of Indemnity*. Namun, di Indonesia sendiri, khususnya PT CMA CGM belum pernah mendapati jenis kasus seperti diatas baik pengiriman barang ekspor maupun impor. Beliau menerangkan lagi, apabila *consignee* tidak memiliki *Bill of Lading* original yang mungkin hilang atau rusak di tengah jalan setidaknya ia dapat menunjukkan salinan dari *Bill of Lading* tersebut seperti *telexreale*, *surrender*, atau *seawaybill*. Sebab dengan memiliki salah satu diantaranya, sebagaimana fungsi dari *Bill of Lading* yang menyatakan kepemilikan *consignee* dianggap sebagai salah satu pihak yang berhak atas barang yg dimuat diatas kapal tersebut.

B. Perspektif Hukum Indonesia Terhadap Penggunaan *Letter of Indemnity* Tanpa Penyerahan *Bill of Lading*

Indonesia sebagai negara hukum tentu tidak dapat lepas dari peraturan yang berlaku dalam menjalankan kegiatan selama berada didalam maupun diluar Indonesia selama masih merupakan warga negara Indonseia. Dalam dunia perdagangan atau perniagaan pun memilki hukum yang dapat mengikat para pihaknya. Pada umumnya sebelum melakukan transaksi jual beli, penjual dan pembeli saling mengikatkan diri pada suatu perjanjian. Adapun syarat sahnya perjanjian tertuang dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) yang memiliki 4 (empat) point terdiri dari syarat subyektif dan syarat objektif yang diatur dalam yaitu;

Syarat Subyektif (menyangkut para pembuatnya). Tidak dipenuhinya syarat dibawah ini, mengakibatkan perjanjian dapat dibatalkan.

1. Sepakat (Pasal 1321 - 1328 [KUHPerdata](#))

Perjanjian dapat dikatakan sah jika para pihak menyatakan sepakat dan memberikan persetujuannya terhadap segala hal yang tertuang di dalam perjanjian. Dalam preambule perjanjian (sebelum masuk ke pasal-pasal), biasa tuliskan sebagai berikut "*Atas apa yang disebutkan diatas, Para Pihak setuju dan sepakat hal-hal sebagai berikut:*"

Pencantuman kata-kata *setuju dan sepakat* sangat penting dalam suatu perjanjian. Tanpa ada kata-kata ini (atau kata-kata lain yang bermaksud memberikan ikatan atau setuju saja atau sepakat saja), maka perjanjian tidak memiliki ikatan bagi para pembuatnya. Setuju dan sepakat dilakukan dengan penuh kesadaran di antara para pembuatnya, yang bisa diberikan secara lisan dan tertulis.

Suatu perjanjian dianggap cacat atau dianggap tidak ada apabila:

1. Mengandung paksaan (*dwang*), termasuk tindakan atau ancaman atau intimidasi mental.
2. Mengandung penipuan (*bedrog*), adalah tindakan jahat yang dilakukan salah satu pihak, misal tidak menginformasikan adanya cacat tersembunyi.
3. Mengandung kekhilafan/kesesatan/kekeliruan (*dwaling*), bahwa salah satu pihak memiliki persepsi yang salah terhadap subyek dan obyek perjanjian.

Terhadap subyek disebut *error in persona* atau kekeliruan pada orang, misal melakukan perjanjian dengan seorang artis, tetapi ternyata perjanjian dibuat bukan dengan artis, tetapi hanya memiliki nama dengan artis. Terhadap obyek disebut *error in substantia* atau kekeliruan pada benda, misal membeli batu akik, ketika sudah dibeli, ternyata batu akik tersebut palsu.

2. Cakap (Pasal 1329 - 1331 [KUHPerdata](#))

Pasal 1329 KUHPerdata menyatakan bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perjanjian, kecuali apabila menurut undang-undang dinyatakan tidak cakap. Kemudian Pasal 1330 menyatakan bahwa ada beberapa orang yang tidak cakap untuk membuat perjanjian, yakni;

- Orang yang belum dewasa (dibawah 21 tahun, kecuali yang ditentukan lain);
- Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan (*curatele or conservatorship*); dan
- Perempuan yang sudah menikah

Berdasarkan pasal 1330 KUHPerdata, seseorang dianggap dewasa jika dia telah berusia 21 tahun atau kurang dari 21 tahun tetapi telah menikah. Kemudian berdasarkan pasal 47 dan Pasal 50 Undang-Undang No 1/1974 menyatakan bahwa kedewasaan seseorang ditentukan bahwa anak berada di bawah kekuasaan orang tua atau wali sampai dia berusia 18 tahun.

Syarat Obyektif (menyangkut para pembuatnya). Tidak dipenuhinya syarat dibawah ini, mengakibatkan perjanjian batal demi hukum (*null and void*).

3. Hal tertentu (Pasal 1332 - 1334 [KUHPerdata](#))

Pasal 1333 KUHPerdata menentukan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai pokok suatu benda (*zaak*) yang paling sedikit dapat ditentukan jenisnya. Suatu perjanjian harus memiliki objek tertentu dan suatu perjanjian haruslah mengenai suatu hal tertentu (*certainty of terms*), berarti bahwa apa yang diperjanjikan, yakni hak dan kewajiban kedua belah pihak.

4. Sebab yang halal (Pasal 1335 - 1337 [KUHPerdata](#))

Syarat sahnya perjanjian yang keempat adalah adanya kausa hukum yang halal. Jika objek dalam perjanjian itu illegal, atau bertentangan dengan kesusilaan atau ketertiban umum, maka perjanjian tersebut menjadi batal.

Sebagai contohnya, perjanjian untuk membunuh seseorang mempunyai objek tujuan yang illegal, maka kontrak ini tidak sah.

Menurut Pasal 1335 jo 1337 KUHPerdara menyatakan bahwa suatu kausa dinyatakan terlarang jika bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Begitupun membahas mengenai Pelayaran Niaga atau pengangkutan barang, dengan tujuan untuk melakukan kegiatan ekspor impor baik dalam lingkup domestik maupun mancanegara menggunakan moda transportasi Laut, secara jelas tercantum pada Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), maupun Peraturan Internasional.

Dunia Pelayaran di Indonesia terbagi atas 2 jenis, yaitu ;

1. Pelayaran Nusantara adalah pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan Radius pelayarannya > 200 mil laut.
2. Pelayaran Samudera adalah pelayaran untuk melakukan pangkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang 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 atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain.

Seperti yang sudah dibahas pada bab sebelumnya, Indonesia memiliki hukum yang tertinggi atau Klausul Paramount (*Paramount Clause*) dalam dunia Pengangkutan Laut. Menjelaskan bahwa *Paramount Clause* ini dapat memberikan perlindungan kepada pihak pengirim barang (*shipper*) terkait dengan hal-hal yang terjadi atas barang-barang atau angkutan yang jika ternyata dikemudian hari, misalnya rusak dalam proses muat dan bongkar, atau hilang karena proses perjalanan yang tidak baik dan lain sebagainya tidak menjadi tanggung jawab pihak pengangkut. Artinya pihak pengirim (*shipper*) dibebaskan dari tanggung jawab dimaksud, jika terjadi diluar perbuatan disengaja atau dikarenakan faktor alam. Jika untuk perusahaan pelayaran samudera menunjuk hukum yang tertinggi *The Hague Rules* dan *The Hamburg Rules* Sedangkan untuk perusahaan pelayaran nusantara mengacu pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) . Meskipun pelayaran samudera menunjuk peraturan tertinggi diluar Peraturan Perundang-Undangan Indonesia atau menggunakan Peraturan Internasional yang telah disepakati antar pelayaran samudera tetap harus berbanding lurus dengan peraturan yang berlaku di Inonesia. Walaupun *paramount clause* berdasarkan Pasal 470 KUHD untuk pelayaran nusantara dengan Pengaturan *Hague Rules*, *Congsa by Sea Act* untuk pelayaran samudera dalam menyelesaikan sengketa tentang hak dan kewajiban yang timbul tampaknya terdapat pengaturan yang berbeda.

Pada pembahasan ini, penulis mencoba menjabarkan mengenai perspektif Hukum Indonesia terhadap penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*. Pada pembahasan sebelumnya disebutkan bahwa secara istilah *Letter of Indemnity* merupakan suatu surat pernyataan yang kemudian menjadi dokumen yang dibuat oleh pengirim barang (*shipper*) tentang barang-barang yang rusak atau kurang sempurna keadaannya dengan maksud untuk mendapatkan *Clean Bill of Lading* dari perusahaan pelayaran sehingga tidak mengurangi nilai jual barangnya dan untuk mempermudah mencairkan *Letter of Credit* di Bank yang mensyaratkan kondisi barang dalam keadaan *Clean Bill of Lading* serta memberikan jaminan kepada perusahaan pelayaran yang berisi pernyataan bahwa *shipper* akan menjamin setiap tuntutan ganti rugi yang mungkin timbul saat kapal berisi muatan berada diperjalan serta apabila terjadi suatu kerusakan, kehilangan, ataupun kekurangan bukan dikarekan suatu hal diluar kuasa manusia seperti bencana alam maka akan ditanggung oleh pihak ke *consignee*. Penerbitan *Letter of Indemnity* ini saja sudah merupakan suatu hal yang rancu. Pertama, disebutkan bahwa “*tentang barang-barang yang rusak atau kurang sempurna keadaannya dengan maksud untuk mendapatkan Clean Bill of Lading*” jelas tujuan dari surat jaminan tersebut hendak mengubah keadaan yang sesungguhnya terjadi pada barang yang akan dimuat atau diangkut dengan memalsukan *Unclean Bill of Lading* menjadi *Clean Bill of Lading*. Tentu saja hal ini merupakan pelanggaran pada pasal 1320 KUHPerdara, maksud dari pengertian *Letter of Indemnity* ini jelas terdapat kepentingan pribadi, dimana kepentingan tersebut telah menciderai syarat sahnya perjanjian pada point kesepakatan yang tercantum dalam pasal 1321-1328 KUHPerdara. Perjanjian dapat dikatakan cacat apabila terjadi penipuan (*bedrog*) dengan memalsukan tentang keaslian suatu dokumen atau tidak memberikan keterangan secara jelas dan benar tentang keadaan suatu barang dimana keadaan barang-barang yang rusak atau kurang sempurna keadaannya yang seharusnya tercatat dalam *Unclean Bill of Lading* namun dengan maksud untuk mempermudah mencairkan *Letter of Credit* (L/C) di Bank dan tidak mengurangi nilai jual barangnya maka pemilik barang membuat *Letter of Indemnity* untuk mendapatkan *Clean Bill of Lading* dari perusahaan pelayaran. Pada dasarnya dibuatnya jaminan tersebut pun tidak memiliki kekuatan hukum sebab *Letter of Indemnity* diciptakan sebagai *gentleman agreement*, bukan perangkat hukum. Jika pada prakteknya hal ini terjadi, maka kekuatan dari *Letter of Indemnity* hanya terdapat pada kepercayaan atas bonafiditas dari pihak yang mengeluarkan surat jaminan itu.

Kedua, selain melanggar Pasal 1320 KUHPerdara, maksud diterbitkannya *Letter of Indemnity* juga melanggar Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2004 Bab V Angkutan Perairan Pasal 40 dan 41 tentang Tanggung Jawab Pengangkut. Bunyi pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008;

“*Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:*

- a. *kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
- b. *musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;*
- c. *keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau*

d. kerugian pihak ketiga.”

Pada point b mengenai “*musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut*”, maksudnya bahwa pengangkut memiliki kewajiban untuk menjaga barang yang dimuat diatas kapalnya sampai tujuan dengan selamat.

Selain itu, dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 juga terdapat hubungan hukum antara tanggung jawab pihak pengangkut terhadap barang yang diangkut tercantum dalam Konosemen. Dijelaskan bahwa pada dasarnya pengangkut memang harus mencantumkan keterangan atas kondisi barang pada saat barang diterima oleh pengangkut. Dimana tanggung jawab yang tercantum dalam konosemen tidak hanya mengatur antara pihak pengirim dengan pihak pengangkut, tetapi juga meluas kepada pihak ketiga yaitu pihak penerima atau pihak pemegang konosemen. Dari penjelasan diatas dilihat bahwa apabila konosemen telah diserahkan kepada pihak ketiga maka konosemen tersebut menjadi bukti mengikat yang merepresentasikan kondisi barang.

Sedangkan penerbitan *Letter of Indemnity* bertujuan untuk membebaskan tanggung jawab pengangkut dan mengalihkannya ke diri sendiri atau pengirim (*shipper*) atas suatu tindakan yang dilaksanakan oleh pihak pengangkut. Tentu hal tersebut sangat bertentangan dengan kewajiban pengangkut pada pasal 41 ayat (1) point b tersebut dan apabila pengangkut dengan sengaja membuat konosemen “bersih” dengan pembenaran bahwa pihak pengangkut telah menerima *Letter of Indemnity*, maka pihak pengangkut tidak hanya dengan sadar telah melanggar kewajibannya, tetapi juga menipu pihak pemegang konosemen atas kondisi barang tersebut.

Kemudian, terhadap pembebasan tanggungjawab pengangkut yang diakibatkan oleh penggunaan *Letter of Indemnity* juga melanggar Pasal 321 KUHD. Menurut Pasal 321 KUHD ini, dimana seorang pengusaha kapal/perusahaan pelayaran/*shipping line* terikat oleh segala perbuatan hukum dan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap maupun sementara pada kapalnya, asal perbuatan tersebut dilakukan dalam pekerjaan mereka atau dalam waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka. Maksud dari penjelasan singkat tentang lingkup tanggung jawab pengusaha kapal tersebut, bahwa nakhoda termasuk dalam tanggung jawab pengusaha kapal. Namun tanggung jawab seorang nakhoda tidak terlepas dari kewenangan yang dimilikinya di atas kapal. Kewenangan seorang nakhoda itu dapat dilihat dalam perjanjian khusus yang diadakan untuk itu, seperti misalnya perjanjian pembatasan kewenangan antara nakhoda dengan pengusaha kapal yang dibuat menurut undang-undang. Perjanjian ini tidak mengurangi berlakunya peraturan pertanggungjawaban tersendiri bagi nakhoda seperti yang diatur dalam pasal 342 ayat (2) KUHD.

Ketiga, apabila penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* akan melanggar Pasal 510 KUHD tentang Konosemen.

Bunyi Pasal 510 KUHD yaitu;

“Pemegang yang sah berhak menuntut penyerahan barang di tempat tujuan sesuai dengan isi konosemennya, kecuali bila ia menjadi pemegang tidak sah menurut hukum. Surat-surat yang oleh pemegang konosemen dikeluarkan kepada pihak ketiga, dengan maksud agar dengan itu diterima bagian dari barang-barang yang disebut dalam konosemennya, tidak memberikan hak tersendiri kepada para pemegangnya atas penyerahan terhadap pengangkut”.

Dari uraian bab sebelumnya telah disebutkan bahwa salah satu fungsi dari Konosemen adalah sebagai bukti dokumen pemilikan (*document of title*) yaitu si pemilik berhak menuntut penyerahan barang-barang tersebut dari pengangkut di tempat tujuan. Maka maksud dari pasal 510 KUH Dagang dinyatakan bahwa, *“Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut didalamnya ditempat tujuan kecuali jika konosemen itu diperoleh dengan cara berlawanan dengan hukum”*. Selanjutnya setelah penerima menerima barang dari pengangkut, maka ia diwajibkan menyerahkan kembali Konosemen aslinya kepada pengangkut, ketentuan ini terdapat didalam pasal 515 ayat (1) KUH Dagang. Dengan kata lain penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa adanya penyerahan Konosemen atau *Bill of Lading*, seseorang tidak dapat menuntut penyerahan barang yang diangkut oleh pengangkut.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan penjelasan diatas mengenai implikasi terhadap penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* dalam pengangkutan laut Indonesia maka dapat disimpulkan dua hal :

1. Dampak Penggunaan *Letter of Indemnity* Tanpa Penyerahan *Bill of Lading* dimana secara teori *Letter of Indemnity* merupakan surat jaminan yang diterbitkan oleh *shipper* tentang barang-barang yang rusak atau kurang sempurna untuk mendapatkan *Clean Bill of Lading* dari perusahaan pelayaran. Namun dalam prakteknya yang ada pada PT CMA CGM dan PT Samudera Perdana Selaras bahwa *Letter of Indemnity* digunakan sebagai surat permohonan yang diminta oleh *consignee* untuk segera menerbitkan suatu dokumen pengangkutan laut yang merupakan syarat penerimaan barang.

Adapun dampak dari penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa *Bill of Lading* yakni :

- a. Barang akan dikembalikan ke perusahaan pengirim (*RTO-Return to Origin*) atau mengajukan permohonan pengeluaran barang sebagian;
- b. Apabila tidak melakukan pengurusan untuk melengkapi dokumen (menyerahkan *Bill of Lading*) dalam waktu 30 hari, status barang menjadi barang tak dikuasai. Barang yang dinyatakan tidak dikuasai oleh pejabat

- Bea dan Cukai akan dilakukan pelelangan sepanjang bukan sebagai barang LARTAS. Dan apabila pengurusannya memerlukan biaya tinggi. Dan jika barang tersebut mudah busuk akan segera dilakukan pemusnahan.
2. Perspektif Hukum Indonesia Terhadap Penggunaan *Letter of Indemnity* Tanpa Penyerahan *Bill of Lading* dimana penggunaan *Letter of Indemnity* tidak dibenarkan dalam proses pengangkutan laut baik Internasional maupun menurut hukum Indonesia, secara normatif baik dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1320 tentang syarat sahnya perjanjian, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 dan 41 bab Tanggungjawab Pengangkut, dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Bab III Pengusaha-Pengusaha Kapal dan Pengusaha-Pengusaha Perkapalan Pasal 321 dan Pasal 510 tentang Konosemen. Dengan diterbitkannya *Letter of Indemnity* maka pihak tersebut telah melakukan penipuan mengenai keaslian suatu dokumen (Pasal 1321 KUHPerdata), menghilangkan tanggungjawab pihak pengangkut (Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran), menghilangkan tanggungjawab pengusaha kapal (Pasal 321 KUHD) dan mengesampingkan fungsi *Bill of Lading* sebagai syarat penyerahan barang (Pasal 510 KUHD).

Berdasarkan uraian diatas, Sudah jelas bahwa prosedur pembuatan *Letter of Indemnity* melanggar Undang-Undang yang berlaku sehingga dengan begitu bahwa penggunaan *Letter of Indemnity* haruslah ditentang dalam proses pengangkutan laut baik Internasional maupun Nasional. Pada akhirnya bisa disimpulkan bahwa dalam industri pengangkutan laut baik Internasional maupun Nasional keberadaan *Letter of Indemnity* adalah salah satu fenomena hukum yang perlu dicermati baik-baik oleh penggunanya baik pada pihak pengirim yang mencoba memalsukan dokumen pengangkutan, pihak pengangkut yang tidak hanya secara sadar bertanggungjawab atas penggunaannya tetapi apabila dia ingin menuntut hak pembebasan tanggungjawab sebagaimana yang dijamin oleh penerbit tidak dapat dipertanggungjawabkan karena merupakan perbuatan melawan hukum, yang terakhir adalah pihak penerima sebagai pihak yang dirugikan atas penerbitan *Letter of Indemnity* ini.

B. SARAN

- Pada proses perniagaan dengan moda transportasi laut, semua pihak harus selalu mengkonfirmasi kelengkapan dokumen pengiriman barang yang dimuat diatas kapal.
- Peraturan hukum Indonesia maupun Internasional perlu mengkaji dengan cermat mengenai keberadaan *Letter of Indemnity* atau surat jaminan sejenisnya yang berpotensi merugikan salah satu pihak.

Ucapan Terimakasih

Terima kasih kepada Saudari Obik selaku staf anggota PT Samudera Perdana Selara dan Saudara Royan selaku staf anggota PT CMA CGM yang telah berkenan menjadi narasumber dan membantu penulis untuk memenuhi data riset untuk jurnal ini, kepada Ibu Hj. Aryani Witasari SH.M.Hum., selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam pembuatan jurnal, dan kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penyusunan jurnal ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1983.
- Gondhokusumo, Tuti Triyanti. *Pengangkutan Melalui Laut I*, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro, Semarang, 1982.
- Sudjatmiko, F.D.C. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga Edisi Kedua*, Penerbit Akademika Pressindo, Jakarta, 1985.
- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1983.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Penerbit Dian Rakyat, Jakarta, 1984.
- Suyono, Capt.R.P. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui Laut*, Penerbit PPM, Jakarta, 2003.
- Hamdani. *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import*, Penerbit Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003.
- Andhibroto, Soepriyo. *Letter of Credit Dalam Teori dan Praktek*, Cetakan ke I Penerbit Effhar & Dahara Prize, Semarang, 1987.
- Utari, Siti. *Pengangkutan Laut*, Penerbit Balai Pustaka, Jakarta, 1994.
- Adji, Sution Usman dkk. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta.