

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Pengangkutan atau lebih dikenal dengan istilah transportasi di masa yang segalanya dituntut serba cepat seperti sekarang ini memiliki peran yang sangat besar. Kelancaran transportasi barang maupun orang dapat berdampak serius terhadap perekonomian suatu negara, karena pada pokoknya pengangkutan mempunyai tujuan perpindahan tempat benda maupun orang untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Dengan kata lain dapat kita katakan apabila daya guna dan nilai di tempat yang baru tidak meningkat, maka pengangkutan tidak perlu dilakukan. Pengaturan masalah pengangkutan di Indonesia antara lain diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan peraturan perundang-undangan lainnya.

Di negara maritim seperti Indonesia, peranan angkutan laut dalam bentuk usaha pelayaran mempunyai peranan penting dalam kehidupan sosial ekonomi penduduknya dan juga mempunyai arti penting dalam pembangunan bangsa dan negara demi tercapainya cita-cita bangsa. Kegiatan di bidang pelayaran sangatlah luas, tidak hanya menyangkut bidang niaga atau sering disebut dengan istilah *commercial*, akan tetapi juga menyangkut bidang *noncommercial* atau non-niaga, misalnya kegiatan pemanduan pelabuhan, kegiatan dinas penelitian, dan sebagainya.

Adapun yang dimaksud dengan kegiatan pelayaran niaga adalah usaha pengangkutan penumpang dan atau barang khususnya barang dagangan, melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan dalam wilayah suatu negara maupun lintas negara. Jelasnya, pelayaran niaga adalah angkutan muatan laut atau *marine cargo transport* dimana merupakan suatu usaha yang menyediakan jasa angkutan laut yang sifat dari produksinya adalah *derived demand* yang berarti permintaan jasa angkutan atau ruangan kapal baru akan timbul bila telah ada permintaan akan barang-barang.

Adanya permintaan akan barang-barang atau terjadinya transaksi perdagangan, baik yang terjadi dalam satu negara maupun antar negara akan mengakibatkan timbulnya permintaan akan jasa angkutan. Bila transaksi perdagangan tersebut terjadi dalam jumlah besar dan harus diserahkan ke suatu tempat yang dipisahkan oleh laut, maka dibutuhkan sarana pengangkutan laut yaitu dengan usaha pelayaran niaga mengingat hanya jasa angkutan laut yang relative murah dan dapat mengangkut dalam jumlah besar sekaligus.

Dalam pengangkutan muatan melalui laut prosesnya dimulai sejak diumumkannya *schedule* atau jadwal kapal kepada para calon pengirim barang dan dengan adanya pengumuman kedatangan kapal tersebut maka para calon Pengirim (*shipper*) menghubungi Pengangkut (*carrier*) atau agennya (*forwarder*). Biasanya dalam praktek, pengangkut akan memberkan formulir yang disebut *shipping instruction* yang harus diisi oleh calon pengirim. *Shipping instruction* adalah suatu formulir yang berisikan tentang detil dari barang yang akan diangkut, dengan maksud mempermudah pihak pengangkut ataupun *forwarder* dalam hal pengiriman dilakukan melalui *forwarder*.

*Shipping instruction* yang telah diisi oleh pengirim diserahkan kembali kepada pengangkut dan dengan diteruskannya formulir tersebut, berarti telah terjadi kesepakatan antara pengangkut dengan pengirim muatan untuk melaksanakan pengangkutan. Setelah semua dokumen yang diperlukan untuk pelaksanaan pengangkutan tersebut disiapkan, maka barang muatan akan diangkut menuju pelabuhan yang diperjanjikan. Sudah tentu penyerahan barang muatan oleh si pengirim kepada si pengangkut harus mempunyai tanda terima mengingat barang yang diangkut adalah benda bergerak, dimana terhadap benda bergerak berlaku asas *bezit geldt als volkomen titel* yaitu penguasaan berlaku sebagai alas hak yang sempurna, artinya jika tidak dibuat tanda penerimaan yang dapat membuktikan bahwa apa yang diangkut tersebut bukanlah milik Pengangkut, maka Pengangkut dapat mengklaim barang angkutan tersebut sebagai miliknya karena berada dalam penguasaannya. Demikian itu diatur di dalam Pasal 1977 KUH Perdata alinea pertama yang berbunyi sebagai berikut:

“Terhadap benda bergerak yang tidak berupa bunga, maupun piutang yang tidak harus dibayar kepada pembawa maka barang siapa yang menguasainya dianggap sebagai pemiliknya.”<sup>1</sup>

Kiranya harus pula dicatat segala keadaan barang baik berdasarkan jumlah maupun keutuhan barang sewaktu serah terima dilakukan. Segala keadaan barang, jumlah maupun beratnya itu dicantumkan di dalam Konosemen.

Selama dalam perjalanannya dari pelabuhan pemuatan menuju pelabuhan pembongkaran sampai dengan diserahkannya muatan kepada penerima, muatan dilindungi dengan dokumen-dokumen perkapalan, antara lain:

1. Faktur penjualan barang (*invoice*);
2. Konosemen atau surat muatan (*bill of lading*);
3. Polis asuransi laut (*marine insurance policy*);
4. *Export clearance*
5. *Certificate of Origin and quality*.

Dari ketiga dokumen pengapalan tersebut, konosemen merupakan salah satu dokumen pengapalan yang paling penting mengingat konosemen tersebut adalah sebagai surat angkut yang memuat syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan pengangkutan yang disepakati bersama oleh Pengirim dan Pengangkut.

Pasal 506 KUHD memberikan definisi Konosemen sebagai berikut:

“Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si Pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada seorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkannya.”<sup>2</sup>

Selain sebagai salah satu dokumen pengangkutan laut, konosemen juga mempunyai nilai sebagai surat berharga. Dikatakan sebagai surat berharga karena

---

<sup>1</sup> *Kitab Undang-undang Hukum Perdata( Burgerlijk Wetboek)*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, cet. 28, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1996), ps. 1977.

<sup>2</sup> *Kitab Undang-undang Hukum Dagang (Wetboek van Koophandel)*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, cet. 26, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2000), ps. 506.

di dalam Pasal 506 alinea kedua dikatakan bahwa Konosemen dapat diterbitkan atas nama (*op naam*), atas pembawa (*aan tonder / to bearer*), dan atas pengganti (*aan order / to order*). Dengan mudah dialihkannya, dapatlah dikatakan Konosemen sebagai surat berharga dimana ciri utama dari surat berharga adalah mudah dialihkan.

Lebih lanjut di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 507 dikatakan bahwa konosemen dikeluarkan dalam dua lembar yang dapat diperdagangkan<sup>3</sup>. Kenyataan di dalam praktek saat ini bisa dikeluarkan tiga atau empat lembar konosemen asli serta beberapa lembar *copy* untuk keperluan administrasi. Konosemen asli disebut juga *negotiable bill of lading* sedangkan lembaran yang dikeluarkan untuk keperluan administrasi dicantumkan kata-kata "*copy not negotiable*". Di dalam setiap konosemen harus dicantumkan berapa lembar konosemen tersebut telah dikeluarkan. Bagi setiap lembar konosemen asli berlaku ketentuan "semua untuk satu" (*allen voor een*), maksudnya bahwa untuk semua konosemen jenis ini hanya dapat dimintakan penyerahan barang satu kali dan ketentuan "satu untuk semua" (*een voor allen*), yang berarti bila Pengangkut berdasarkan satu lembar konosemen telah menyerahkan barang maka dia telah dianggap menunaikan kewajibannya<sup>4</sup>.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Konosemen merupakan perjanjian yang memberikan hak kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan barang bergerak yang diangkut. Konosemen dikatakan sebagai perjanjian karena di dalam Konosemen tercantum syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan pengangkutan yang disepakati bersama oleh Pengirim dan Pengangkut. Sekalipun kenyataannya di dalam praktek syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan tersebut dibuat dalam bentuk blanko dengan klausul baku, namun pada hakekatnya Pengirim dan Pengangkut sama-sama setuju dan sepakat pengangkutan dilakukan dengan syarat dan ketentuan sebagaimana tercantum di dalam Konosemen. Dibuatnya Konosemen dalam bentuk blanko dan klausul baku hanyalah semata-mata untuk kemudahan transaksi karena klausul-klausul tersebut

---

<sup>3</sup> *Ibid.* ps. 507.

<sup>4</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Jilid 5 (Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, (Jakarta: Djambatan, 1983), hlm. 215.

dibuat dengan mengacu kepada peraturan perundang-undangan atau konvensi internasional, dan juga klausul-klausul tersebut dapat saja dirubah berdasarkan kesepakatan para pihak yaitu dengan cara mencoret klausul baku yang dirubah kemudian menuliskan klausul yang disepakati. dan karenanya berdasarkan undang-undang Konosemen dianggap sebagai benda bergerak sebagaimana ketentuan Pasal 511 KUH Perdata yang berbunyi sebagai berikut:

“Sebagai kebendaan bergerak karena ketentuan undang-undang harus dianggap:

1. Hak pakai hasil dan hak pakai atas kebendaan bergerak;
2. Hak atas bunga-bunga yang diperjanjikan, baik bunga yang diabadikan, maupun bunga cagak hidup;
3. Perikatan-perikatan dan tuntutan-tuntutan mengenai jumlah-jumlah uang yang dapat ditagih atau yang mengenai benda bergerak;
4. Sero-sero atau andil-andil dalam persekutuan perdagangan uang, persekutuan dagang atau persekutuan perusahaan, sekalipun benda-benda persekutuan yang bersangkutan dan perusahaan itu adalah kebendaan tak bergerak. Sero-sero atau andil-andil itu dianggap merupakan kebendaan bergerak, akan tetapi hanya terhadap para pesertanya selama persekutuan berjalan;
5. Andil dalam perutangan atas beban Negara Indonesia, baik andil-andil karena pendaftaran dalam buku besar, maupun sertifikat-sertifikat, surat-surat pengakuan utang, obligasi atau surat-surat lain yang berharga, beserta kupon-kupon atau surat tanda bunga, yang termasuk di dalamnya;
6. Sero-sero atau kupon obligasi dalam perutangan lain, termasuk juga perutangan yang dilakukan negara-negara asing.”<sup>5</sup>

Konosemen bukan hanya mengandung hak untuk penyerahan barang-barang bergerak dari pengangkut, akan tetapi juga mempunyai nilai tuntutan penyerahan sejumlah uang. Bagi pengirim Konosemen bernilai tuntutan sejumlah uang yaitu pembayaran atas barang-barang yang telah dikirimnya, sedangkan bagi

---

<sup>5</sup> *Kitab Undang-undang Hukum Perdata ( Burgerlijk Wetboek), Op.Cit. ps. 511.*

penerima Konosemen bernilai sebagai tuntutan sejumlah barang muatan kepada pengangkut. Dengan demikian Konosemen memenuhi unsur-unsur yang dimaksud dalam Pasal 511 angka ke-3 untuk dianggap sebagai benda bergerak.

Sebagai benda bergerak yang memuat hak penuntutan atas benda bergerak, tentunya Konosemen juga mempunyai nilai ekonomis untuk dapat dijadikan sebagai jaminan untuk pelunasan suatu hutang. Dalam praktek pemberian jaminan untuk suatu kredit di bidang perbankan, Konosemen memang tidak dapat dijadikan jaminan utama maupun tambahan dari suatu hutang/kredit dikarenakan umurnya yang pendek sehingga tidak dapat dijadikan jaminan atas suatu kredit perbankan yang pada umumnya mempunyai tenor diatas satu tahun, namun demikian bukan berarti Konosemen tidak dapat dijadikan jaminan atas suatu hutang di luar perbankan, misal hutang-piutang antar sesama pedagang, atau antara pedagang dan pemasok barang (*supplier*).

Umur Konosemen yang umumnya hanya berkisar hitungan bulan menyebabkan Konosemen sulit untuk dijadikan jaminan hutang. Untuk itu perlu dicarikan lembaga jaminan atas benda bergerak yang dapat digunakan sebagai lembaga jaminan atas Konosemen. Sebagaimana diketahui lembaga jaminan kebendaan di Indonesia untuk benda bergerak adalah gadai dan fidusia.

Gadai diatur di dalam KUH Perdata Pasal 1150 sampai dengan Pasal 1160, sedangkan fidusia diatur dalam Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999. Kedua lembaga jaminan tersebut adalah lembaga jaminan kebendaan yang memiliki hak untuk didahulukan dalam pelunasan hutangnya. Namun demikian kedua lembaga jaminan kebendaan tersebut mempunyai perbedaan mendasar yaitu pada gadai, benda jaminan berada di dalam penguasaan si penerima gadai, sedangkan pada fidusia benda jaminan tetap berada di dalam penguasaan si pemberi fidusia.

Dikarenakan sifat-sifat khusus Konosemen, antara lain umurnya yang relatif pendek dan kemungkinan penerbitan lebih dari satu lembar Konosemen asli yang dapat diperdagangkan, dipertanyakan kemudian akan aspek hukum yang harus diperhatikan dalam penjaminan Konosemen. Perlu juga diperhatikan mengenai lembaga jaminan apakah yang kiranya lebih sesuai untuk membebani Konosemen.

Jika sebuah benda dijamin, maka yang diharapkan oleh kreditur dari penjaminan itu adalah terjaminnya pembayaran kembali piutangnya dari debitur. Jika debitur lalai, maka kreditur akan mengeksekusi benda jaminan tersebut, tentunya dengan cara-cara yang dibenarkan oleh hukum. Konosemen sebagai dokumen yang memuat hak untuk menuntut penyerahan bergerak dari pengangkut tentunya mempunyai nilai ekonomis. Nilai ekonomis barang-barang yang diangkut tersebut tidaklah kecil, mengingat umumnya barang-barang yang diangkut melalui laut adalah barang-barang dalam jumlah yang sangat besar.

Dalam penjaminan sebuah Konosemen, dimana yang terlihat dalam Konosemen tersebut adalah barangnya dan bukan harga barang tersebut, lantas jika si debitur lalai dalam memenuhi kewajibannya, bagaimanakah pelaksanaan eksekusi atas Konosemen tersebut?

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, Penulis merasa tertarik untuk meneliti tentang Konosemen sebagai obyek jaminan kebendaan gadai maupun fidusia. Kemudian hasil penelitian tersebut Penulis tuangkan dalam suatu laporan hasil penelitian ilmiah berupa Tesis yang diberi judul:

## **“KONOSEMEN SEBAGAI OBYEK JAMINAN GADAI DAN FIDUSIA”**

### **1.2 Pokok Permasalahan**

Pokok permasalahan yang akan diangkat dalam tesis ini adalah sebagai berikut:

1. Konosemen yang bagaimanakah yang dapat digunakan sebagai jaminan?
2. Lembaga jaminan apakah yang dapat digunakan untuk menjamin Konosemen?

### **1.3 METODE PENELITIAN**

Sebagaimana lazimnya dalam penyusunan sebuah tesis dilakukan penelitian guna memperoleh suatu gambaran yang tegas dan meyakinkan guna melengkapi data-data yang diperlukan dengan tujuan menemukan jawaban atas permasalahan yang diangkat dalam tesis.

Untuk menemukan jawaban atas permasalahan yang diangkat dalam tesis ini, Penulis melakukan serangkaian penelitian dengan menggunakan metode penelitian kepustakaan yang bersifat yuridis normatif dengan menggunakan data sekunder, yaitu mempergunakan bahan pustaka sebagai dasar penelitian.<sup>6</sup>

Berdasarkan sifatnya penelitian ini bersifat deskriptif analitis yaitu penelitian yang dilakukan dengan memberikan gambaran umum tentang apa yang menjadi obyek penelitian serta untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang sifat-sifat hubungan hukum, keadaan atau gejala-gejala tertentu dan kemudian menganalisanya.

Adapun jenis data yang dipergunakan, adalah data sekunder yang diperoleh dari studi kepustakaan, yang meliputi peraturan perundang-undangan, buku-buku pegangan metode penelitian hukum, buku sarana ajar tentang teknik penyusunan karya tulis ilmiah, dokumen-dokumen resmi, yurisprudensi yang seluruhnya berkaitan dengan subyek dan obyek penelitian ini.

Sebagai bahan hukum primer adalah peraturan perundang-undangan tentang hukum perdata, hukum dagang, dan hukum jaminan, antara lain Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Undang-undang Jaminan Fidusia Nomor 42 Tahun 1999, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan hukum jaminan.

Sebagai bahan hukum sekunder adalah buku-buku, artikel-artikel dan makalah-makalah yang berkaitan dengan hukum benda, hukum jaminan, gadai, dan fidusia, serta literatur-literatur yang berkaitan dengan Konosemen. Untuk dapat memberikan penjelasan terhadap kedua bahan hukum tersebut, dipergunakan bahan hukum tersier seperti buku pegangan penelitian hukum, sarana ajar teknik menyusun karya ilmiah dan berbagai macam kamus.

Untuk menganalisa data yang telah dikumpulkan Penulis menggunakan metode analisis data dengan pendekatan kualitatif, yaitu tata cara penelitian yang menghasilkan data deskripsi mengenai permasalahan yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini, dan sekaligus menganalisanya.

---

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada, 2001), hlm. 33



#### **1.4 SISTEMATIKA PENULISAN**

Dalam menyajikan tesis ini, Penulis menuangkan hasil penelitian dalam tiga bab, yang masing-masing bab terdiri dari sub-sub bab.

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, terdiri dari latar belakang masalah, pokok permasalahan, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Pada bab kedua penulis akan memaparkan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang diangkat dalam tesis ini. Bab ini akan dibagi dalam dua sub bab. Pada sub bab pertama, Penulis akan menguraikan pengertian umum serta teori yang berkaitan dengan hukum perikatan, hukum benda, hukum jaminan, gadai, fidusia, dan pengertian umum tentang konosemen. Pada sub bab kedua penulis akan menganalisa permasalahan yang menjadi pokok-pokok permasalahan dalam tesis ini berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan maupun doktrin yang dikemukakan para sarjana berkaitan dengan hukum jaminan khususnya gadai dan fidusia dalam kaitannya dengan konosemen sebagai obyek jaminan kebendaan.

Pada bab terakhir Penulis berusaha menyusun kesimpulan yang merupakan jawaban atas permasalahan dalam tesis ini. Pada bab ini juga penulis akan memberikan saran-saran yang kiranya dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu hukum khususnya pembebanan jaminan atas Konosemen.