

**TINJAUAN HUKUM PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGIRIMAN
BARANG, TANGGUNG JAWAB DAN HAMBATANNYA
ANTARA PT. DHARMA LAUTAN UTAMA SEMARANG
DENGAN CV. ABEL TRANS SEMARANG**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Dalam Menyelesaikan
Program Studi Ilmu Hukum



Diajukan oleh :
OKHA CHRISTIAN ADE SAPUTRA
07.02.51.0050

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS STIKUBANK SEMARANG
2011

**HALAMAN PERNYATAAN DAN PERSETUJUAN
PERNYATAAN KESIAPAN SKRIPSI**



Saya, **Okha Christian Ade Saputra**, dengan ini menyatakan bahwa Skripsi yang berjudul : **Tinjauan Hukum Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang, Tanggung Jawab Dan Hambatannya Antara PT. Dharma Lautan Utama Semarang Dengan CV. ABEL Trans Semarang**, benar hasil karya saya dan belum pernah diajukan sebagai karya ilmiah, sebagian atau seluruhnya atas nama saya atau pihak lain.

Semarang,
Penulis

Okha Christian Ade Saputra
NIM : 07.02.51.00050

Dosen Pembimbing Utama

Adi Suliantoro SH, MH

Dosen Pembimbing Pembantu

Dr. Safik Faozi SH, M.Hum

HALAMAN MOTTO

MOTTO :

“Hidup tidak punya semangat adalah mati, karena hidup merupakan suatu perjuangan yang harus dilandasi oleh semangat.”

HALAMAN PERSEMBAHAN

Kupersembahkan dengan rasa hormat untuk :

♥ *Bapak dan Ibu yang senantiasa berharap dan berdoa untuk keberhasilanku dan terima kasih atas semua dorongan serta perhatian yang diberikan.*

ABSTRAK

Pengangkutan dalam hal ini bertanggung jawab atas barang yang akan dikirim, semenjak pengangkut menerima barang tersebut dari pengirim barang (*shipper*). Tanggungjawab pengangkut atas barang tersebut akan berakhir pada saat barang telah diserahkan oleh pengangkut kepada pengirim barang. Peranan pengusaha bongkar muat barang yang rangkaian kegiatannya, banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Berdasarkan uraian tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul : **”Tinjauan Hukum Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang, Tanggung Jawab dan Hambatannya Antara PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans Semarang”**

Perumusan masalah penelitian ini adalah (1) Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans ? (2) Bagaimana kaitannya tanggung jawab PT. Dharma Lautan Utama terhadap perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans ? (3) Hambatan-hambatan apa saja yang terjadi di dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans dan bagaimana pula solusi penyelesaiannya

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Untuk mendekati permasalahan dalam penelitian ini penulis menggunakan spesifikasi penelitian secara *deskriptif analitis*. Metode penyajian data dalam penelitian dilakukan dengan cara deskriptif. Analisis yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) PT. Dharma Lautan Utama sebagai jasa penyebarangan kapal laut, memberikan kerja sama terhadap CV. ABEL Trans untuk pengangkutan barang melalui laut. Dalam hal ini kegiatan pemindahan barang yang dimuat dengan jasa truk yang akan diseberangkan dengan jasa kapal laut dari PT. Dharma Lautan Utama. Adanya perjanjian tersebut CV ABEL trans menyanggupi mengisi truk muatan ke dalam kapal yang dijanjikan oleh pihak PT. Dharma Lautan Utama (2) PT. Dharma Luatan Utama bertanggung jawab atas kepastian keberangkatan truk muatan dari CV. ABEL Trans, sesuai dengan tanggal keberangkatan yang sudah ditentukan. Dan Pihak PT. Dharma Lautan Utama bertanggung jawab atas keutuhan, keamanan dan menjaga barang angkutan selama dalam penyebarangan (dalam kapal), hingga sampau tujuan pelabuhan (3) hambatan yang terjadi di dalam pelaksanaan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans. berupa faktor alam, peralatan bongkar muat, SDM, angkutan darat (truk) kondisi barang, dan juga dari segi keamanan.

KATA PENGANTAR

Syukur penulis panjatkan pada kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul : **“Tinjauan Hukum Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang, Tanggung Jawab Dan Hambatannya Antara PT. Dharma Lautan Utama Semarang Dengan CV.ABEL Trans Semarang”** ini dengan lancar.

Tujuan penelitian ini adalah sebagai salah satu persyaratan dalam meraih gelar Sarjana Strata 1 (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum di Universitas Stikubank Semarang.

Pada kesempatan ini penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis baik secara moril maupun materiil. Dan berkenaan dengan maksud di atas, penulis ucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Bambang Suko Priyono, MM, selaku Rektor Universitas Stikubank Semarang
2. Bapak Dr. Safik Fauzi, S.H., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Stikubank Semarang
3. Bapak Adi Suliantoro, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberi masukan dan saran pada penulisan skripsi ini hingga selesai
4. Bapak Dr. Safik Fauzi, S.H., M.Hum, selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu dalam penyusunan penelitian ini.
5. Bapak Farikhin Juwanda S.H M.Hum,selaku Dosen Penguji yang telah membantu untuk revisi dan penyelesaian penyusunan penelitian ini.

6. Bapak dan Ibu Dosen beserta staff Fakultas Hukum Universitas Stikubank Semarang yang telah banyak memberikan ilmu selama mengikuti kegiatan perkuliahan.
7. Bapak dan Ibu tercinta, serta seluruh keluarga yang senantiasa membantu memotivasi serta berdo'a untuk keberhasilanku dalam menyusun skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu kelancaran penyusunan skripsi ini.

Besar harapan penulis agar penelitian ini menjadi pelengkap yang berguna. Segala bentuk sumbang saran dan kritik yang membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaan penelitian ini.

Akhir kata, semoga Allah SWT selalu memberikan rahmat kepada kita semua, Amien.

Semarang, September 2011

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pembatasan Masalah	5
1.3 Perumusan Masalah	5
1.4 Kerangka Berpikir	6
1.5 Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
1.5.1 Tujuan Penelitian	7
1.5.2 Manfaat Penelitian	8
1.6 Sistematika Penulisan.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan Umum	10
2.1.1 Pengertian Perjanjian	10
2.1.2 Syarat Sahnya Perjanjian	13
2.1.3 Objek Perjanjian	16
2.1.4 Azas-azas Dalam Perjanjian	16
2.1.5 Pengertian Perjanjian Pengangkutan	17

2.2	Tinjauan Khusus.....	18
2.2.1	Perjanjian Kapal	18
2.2.2	Perjanjian Pengiriman Barang	21
2.2.3	Tanggung Jawab Pengangkut	25
BAB III METODE PENELITIAN		
3.1	Tipe Penelitian	30
3.2	Spesifikasi Penelitian	30
3.3	Sumber Data	31
3.4	Metode Pengumpulan Data	32
3.5	Metode Penyajian Data	33
3.6	Analisis Data	33
BAB IV PEMBAHASAN		
4.1	Gambaran Umum PT. Dharma Luatan Utama dan CV. ABEL Trans.	
a.	Gambaran Umum PT. Dharma Lautan Utama	34
b.	Gambaran Umum CV. ABEL Trans	38
4.2	Pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.	39
4.3	Tanggung jawab PT. Dharma Lautan Utama terhadap perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.	44

4.4	Hambatan yang terjadi di dalam pelaksanaan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans	47
-----	--	----

BAB V PENUTUP

5.1	Kesimpulan	50
5.2	Saran	51

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perusahaan pelayaran nusantara merupakan suatu perusahaan yang luas bidang kegiatannya, terutama bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut, ia memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam negeri karena perusahaan tersebut memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen. Untuk mengelolanya bukan saja diperlukan pengetahuan mengoperasikan kapal sebagai alat untuk menyediakan jasa angkutan muatan laut, juga diperlukan pengetahuan mengenai perdagangan dalam negeri, organisasi, administrasi, manajemen yang sehat, teknik, nautika, hukum laut, dan lain-lainnya serta pengetahuan mengenai prosedur penimbunan atau pepadatan muatan di dalam ruangan masing-masing palka kapal sedemikian rupa sehingga tercapai pemakaian maksimal kapasitas ruangan kapal (*full*) dan kapasitas atau daya angkut kapal (*down*) atau dengan perkataan lain tercapai keadaan *full* dan *down*.

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang bersifat timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang atau pengirim barang. Pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan aman dan utuh, sedangkan penumpang atau pengirim barang mengikatkan untuk membayar ongkos pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan biasanya diwujudkan dalam surat angkutan yang merupakan pula satu bukti adanya perjanjian pengangkutan. Surat angkutan yang dibuat, mengikat pengangkut dan penumpang atau pengirim barang seperti

undang-undang. Hal ini didasarkan pada Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan : “Semua persetujuan yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya.”

Timbulnya kerugian akibat tidak terselenggaranya pengangkutan dengan aman dan utuh adalah menjadi tanggung jawab pengangkut. Hal ini didasarkan pada Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang menyatakan : “Persetujuan pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai dari saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”.

Pengangkutan dalam hal ini bertanggung jawab atas barang yang akan dikirim, semenjak pengangkut menerima barang tersebut dari pengirim barang (*shipper*). Tanggung jawab pengangkut atas barang tersebut akan berakhir pada saat barang telah diserahkan oleh pengangkut kepada pengirim barang. Hal ini berarti : “Pengangkut wajib melakukan segala ikhtiar agar barang-barang yang diangkut harus lengkap dan utuh, tidak rusak atau berkurang sampai diserahkan di tempat tujuan kepada yang berhak menerimanya”.¹

Berdasar hal di atas, maka Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengandung pengertian bahwa : “Pengangkut masih dibebani untuk melaksanakan kegiatan pengiriman barang atas barang yang diangkutnya. Dengan perkataan lain, pelayaran harus melengkapi dirinya dengan *stevedoring*, pergudangan dan ekspedisi”.²

Kegiatan pengiriman barang yang meliputi *cargoding*, *stevedoring*, *receiving* atau *delivery* diambil langkah-langkah sebagai berikut :

¹RSoekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta : Rajawali, 1996, hal. 27

²Herman a. Carel Lawalata, *Kososemen dan Forwarding Agency*, Jakarta : Aksara Baru, Cetakan Kesatu 1993, hal. 77

1. Kegiatan-kegiatan pengiriman barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut.
2. Dalam masa satu tahun setelah berlakunya hukum perjanjian ini pengiriman barang tidak dilakukan lagi oleh perusahaan pelayaran.

Adapun mengenai pengertian Perusahaan pengiriman barang yang dimaksud lebih lanjut diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.KM. 88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan pengiriman barang dari dan ke kapal, pasal 1 ayat (e) yaitu “perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang pengiriman barang dari dan ke kapal baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan”. Mengingat kegiatan usaha Perusahaan pengiriman barang meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan Perusahaan pengiriman barang ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Di mana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang Lini I maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya.

Usaha pengiriman barang yang dilakukan perusahaan pengiriman barang merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan pengiriman barang dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring, cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Dari semua rangkaian kegiatan pengiriman barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan pengiriman barang yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub nomor KM 13 tahun 1989 tanggal 22 Februari 1989.

Perusahaan pengiriman barang untuk menjalankan usahanya wajib mempunyai ijin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Ijin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri. Perusahaan pengiriman barang wajib melaksanakan ijin ketentuan yang ditetapkan dalam ijin usaha perusahaan pengiriman barang. Untuk menjalankan usahanya perusahaan pengiriman barang wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Memiliki modal dasar dan modal kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya.
3. Memiliki atau menguasai peralatan pengiriman barang.
4. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
5. Memiliki tenaga ahli.

Peranan pengusaha pengiriman barang yang rangkaian kegiatannya meliputi pekerjaan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/ delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan.

Keadaan sekarang ini banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa pengiriman barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung

jawab dari perusahaan pengiriman barang, kejelasan resiko terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa dan ini sangat menarik untuk dikaji lebih lanjut.

Berdasarkan alasan-alasan sebagaimana diuraikan diatas, maka penulis melakukan penelitian dengan judul : “Tinjauan Hukum Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang, Tanggung Jawab dan Hambatannya Antara PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans Semarang”.

1.2 Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dimaksudkan agar permasalahan tidak menyimpang dari masalah yang diteliti, dan menghindari banyaknya bidang yang tercantum dalam pembahasan mengenai pengiriman barang, oleh karena itu penulis membatasi permasalahan dalam penelitian ini mengenai pelaksanaan perjanjian pengiriman barang di PT. Dharma Lautan Utama Semarang, tanggung jawab dan hambatan serta solusi penyelesaiannya.

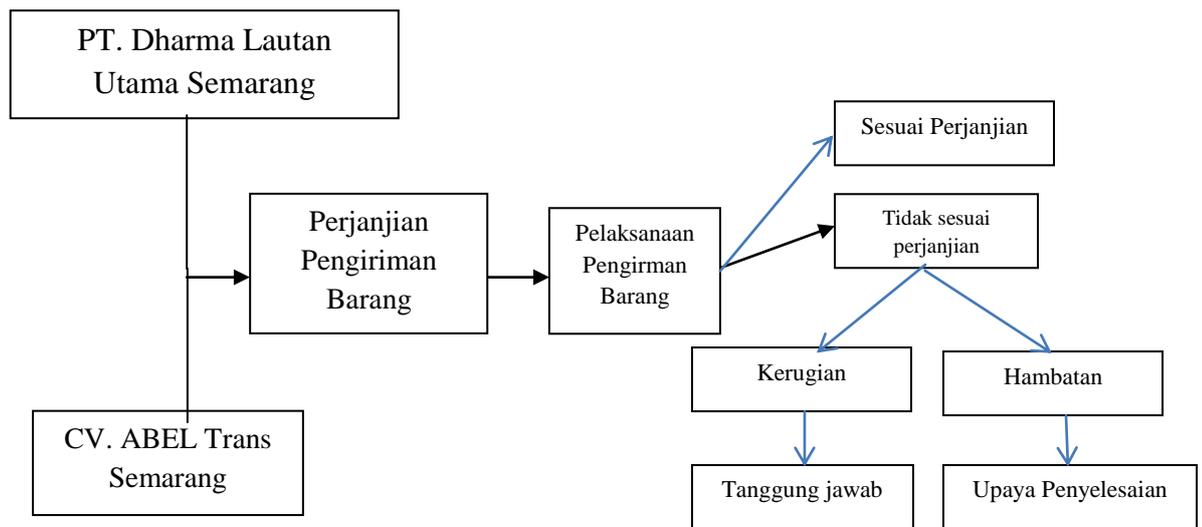
1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan fenomena-fenomena yang diungkap di atas sebagai latar belakang penelitian, maka peneliti dapat mengemukakan permasalahan sebagai berikut

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans ?
2. Bagaimana kaitannya tanggung jawab PT. Dharma Lautan Utama terhadap perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans ?

3. Hambatan-hambatan apa saja yang terjadi di dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans dan bagaimana pula solusi penyelesaiannya ?

1.4 Kerangka Berpikir



Perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pengirim (PT. Dharma Lautan Utama Semarang) dengan pengangkut (CV. ABEL Trans), dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut atau dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh), sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Dalam melaksanakan kegiatan pengiriman barang, PT. Dharma Lautan Utama Semarang bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses pengiriman barang, baik terhadap kerusakan barang, kekurangan barang serta hilangnya barang mulai dari kegiatan pengiriman barang sampai ke tempat tujuan. Disamping itu PT. Dharma Lautan Utama juga menemui hambatan-

hambatan baik yang bersifat teknis maupun non teknis didalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai perusahaan pengiriman barang.

1.5 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1.5.1.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah :

- 1) Untuk menjelaskan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.
- 2) Untuk menjelaskan tanggung jawab PT. Dharma Lautan Utama terhadap perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.
- 3) Untuk menjelaskan hambatan yang terjadi di dalam pelaksanaan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans dan solusi penyelesaiannya.

1.5.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ditinjau secara teoritis dan praktis adalah sebagai berikut:

1. Secara Teoritis
 - a) Untuk membantu penerapan teori hukum perdata terutama hukum dagang yang berkaitan dengan pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.
 - b) Diharapkan hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan pengembangan ilmu hukum khususnya hukum dagang mengenai Pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi

dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.

- c) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan hukum yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dengan kenyataan yang ada di dalam masyarakat.

2. Secara Praktis

- a) Untuk memberikan masukan pada pihak perusahaan-perusahaan terkait dengan pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.
- b) Untuk memberikan sumbangan pikiran yang berguna bagi kalangan umum atau masyarakat untuk dapat mengerti Pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans dan solusi penyelesaiannya.

1.6 Sistematika Penulisan

Bab I berisi pendahuluan yang menguraikan tentang latar belakang masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, kerangka berfikir, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II tentang tinjauan pustaka yang menjelaskan tinjauan umum yaitu pengertian perjanjian, syarat sahnya perjanjian, objek perjanjian, asas-asas dalam perjanjian, pengertian perjanjian pengangkutan dan tinjauan khusus mengenai pengertian pengiriman barang dan tanggungjawab pengangkut.

Bab III tentang metode penelitian yang menguraikan mengenai tipe penelitian, spesifikasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, metode penyajian data dan analisa data.

Bab IV tentang pembahasan yang menguraikan tentang gambaran umum PT. Dharma Lautan Utama Semarang, Gambaran Umum CV. ABEL Trans, pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans, tanggung jawab PT. Dharma Lautan Utama terhadap perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans dan solusi penyelesaiannya.

Bab V tentang penutup berisi kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum

2.1.1 Pengertian Perjanjian

Perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Dari peristiwa ini, timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan dengan kata lain perjanjian menerbitkan suatu perikatan di antara dua orang yang membuatnya.³

Hubungan perjanjian dengan perikatan adalah perjanjian itu menerbitkan perikatan, perjanjian merupakan sumber perikatan, disamping undang-undang, moral dan kepantasan.

Batasan tentang definisi perjanjian diatur dalam Pasal 1313 KUHPerdara yang berbunyi :

“Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan yang mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”⁴

Suatu perjanjian merupakan suatu peristiwa di mana seorang berjanji untuk melaksanakan sesuatu. Hukum perjanjian merupakan petunjuk bagi orang atau sekelompok orang yang bersepakat membuat perjanjian kerjasama dan pelaksanaannya. Perjanjian tidaklah terlepas dari hubungan hukum, yang telah diatur dalam buku III KUHPerdara. Dengan adanya petunjuk tersebut dalam suatu perjanjian yang dibuat dan akan dilaksanakan tidak akan menyimpang dari isi

³Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 1998, hal. 1

⁴Andi Hamzah, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta, Rineka Cipta, 2005, hal. 81

perjanjian yang telah disepakati bersama dan masing-masing pihak mengetahui hak dan kewajibannya.

Dalam buku III KUH Perdata dianut asas kebebasan berkontrak. Hal ini dapat disimpulkan dari Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang berbunyi : “Semua perjanjian yang secara sah berlaku sebagai undang – undang bagi mereka yang membuatnya”.⁵Dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata tersebut dijamin adanya kebebasan berkontrak untuk membuat perjanjian. Dalam pasal tersebut dapat disimpulkan, bahwa setiap orang adalah bebas untuk membuat perjanjian dengan memuat isi dan bentuk perjanjian apapun. Sesuai yang telah diatur dalam undang-undang asalkan tidak dilarang dalam undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Sehubungan dengan kebebasan berkontrak para pihak boleh mengadakan perjanjian yang berisi apa saja. Dalam hal ini hukum perjanjian hanya disediakan para pihak yang mengadakan perjanjian tidak membuat peraturan sendiri.

Perjanjian merupakan perbuatan hukum,perbuatan hukum adalah perbuatan dimana untuk terjadinya atau lenyapnya hukum atau hubungan hukum sebagai akibat yang dikehendaki oleh perbuatan orang atau orang-orang itu.⁶

Sumber-sumber hukum perikatan yang ada di Indonesia adalah perjanjian dan undang-undang,dan sumber dari undang-undang dapat dibagi lagi menjadi undang-undang melulu dan undang-undang perbuatan manusia.Sumber undang-undang dan perbuatan manusia dibagi lagi menjadi perbuatan yang menurut hukum dan perbuatan yang melawan hukum.Contoh dalam perikatan yang timbul karena perbuatan menurut hukum contohnya : mengurus kepentingan orang lain

⁵Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1338

⁶Purwahid, *Pengertian Perjanjian*, Jakarta : Rineka Cipta, 1994, hal. 47

secara sukarela sebagaimana tertera dalam pasal 1354, dan pembayaran yang tak terutang tertera dalam pasal 1359. Contoh dari perikatan yang timbul dari undang-undang melulu telah tertera dalam pasal 104 mengenai kewajiban alimentasi antara kedua orangtua, misalnya; Ahmad menikah dengan Fatimah, pada dasarnya Ahmad dan Fatimah hanyamelakukan akad nikah, dengan adanya akad nikah maka timbulah suatu keterikatan yang lainnyayaitu saling menjaga, menafkahi dan memelihara anak mereka bila lahir nantinya. Contoh lain dari undang-undang melulu telah tertera dalam pasal 625 mengenai hukum tetangga; yaitu hak dan kewajiban pemilik-pemilik pekarangan yang berdampingan. Selain itu, juga terdapat pula perikatan yang timbul karena melawan hukum. Contohnya; mengganti kerugian terhadap orang yang dirugikan, sebagaimana tertera dalam pasal 1365 KUH Perdata.

Perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dari seseorang/suatu pihak atau lebih yang mengikatkan dirinya atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang dari pihak/lebih.

Sumber perikatan :⁷

1. Perikatan (Pasal 1233 KUHPer): Perikatan, lahir karena suatu persetujuan atau karena undang-undang. Perikatan ditujukan untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu atau untuk tidak berbuat sesuatu (Pasal 1234)
2. Persetujuan (Pasal 1313 KUHPer) : Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih.

⁷*Ibid*, hal. 49

3. Undang-undang (Pasal 1352 KUHPer) : Perikatan yang lahir karena undang-undang timbul dari undang-undang atau dari undang-undang sebagai akibat perbuatan orang

Perbuatan Hukum:

1. Perbuatan halal (Pasal 1354 KUHPer) : Jika seseorang dengan sukarela tanpa ditugaskan, mewakili urusan orang lain, dengan atau tanpa setahu orang itu, maka ia secara diam- diam mengikatkan dirinya untuk meneruskan serta menyelesaikan urusan ini, hingga orang yang diwakili kepentingannya dapat mengerjakan sendiri urusan itu.
2. Perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHPer) : Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya, untuk mengganti kerugian tersebut.

2.1.2 Syarat Sahnya Perjanjian

Suatu perjanjian agar dapat menimbulkan akibat hukum dalam perjanjian itu harus memenuhi kriteria-kriteria sebagaimana yang telah ditetapkan oleh hukum itu sendiri. Untuk sahnya suatu perjanjian para pihak yang mengadakannya harus memenuhi persyaratan sesuai dalam ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara yang diperlukan 4 (empat) syarat yaitu sebagai berikut :⁸

1. Sepakat mereka yang mengikat dirinya.

Kata sepakat menimbulkan adanya persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian. Persetujuan kehendak adalah kesepakatan seia

⁸Andi Hamzah, *Op. Cit.*, hal. 85

sekata setara pihak-pihak mengenai pokok perjanjian yang dibuat

Persetujuan kehendak tidak boleh mengandung unsur:

a) Paksaan

Paksaan dalam arti luas meliputi segala ancaman baik kata-kata atau tindakan. Orang yang berada dibawah ancaman tidak dapat dengan bebas mengemukakan kehendaknya. Ancaman harus dilakukan dengan alat yang diperbolehkan tetapi suatu ancaman yang dengan upaya-upaya hukum adalah diperbolehkan, kalau tujuannya tidak merugikan orang yang dipaksa.

b) Kekhilafan

Kekhilafan terjadi apabila dalam persetujuan kehendak salah satu pihak mempunyai gambaran keliru mengenai orang dan barang.

c) Penipuan

Perjanjian yang dilakukan dengan unsur penipuan dapat dibatalkan. Penipuan dilakukan dengan sengaja dari pihak lawan untuk mempengaruhi gambaran orang tersebut agar gambaran barang atau orang keliru.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

Orang yang tidak cakap membuat perjanjian diatur dalam Pasal 1330 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu:

a) Orang yang belum dewasa

Orang yang belum dewasa menurut Pasal 1330 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah mereka yang belum berusia 21 tahun atau belum kawin.

b) Mereka yang dibawah pengampuan

Mereka yang berada dibawah pengampuan dalam melaksanakan hak-haknya harus diwakili oleh pengampunya.

3. Suatu hal tertentu.

Yang diperjanjikan dalam suatu perjanjian haruslah suatu barang yang cukup jelas atau tertentu. Barang yang dimaksud dalam perjanjian harus ditentukan jenis, jumlah walaupun tidak ditentukan dalam Undang-Undang. Selanjutnya Undang-Undang menghendakicausa atau sebab atau tujuan, yaitu apa yang hendak dikehendakikedua belah pihak yang mengadakan perjanjian.

4. Suatu sebab yang halal.

Sebagai syarat yang keempat dari syarat sahnya perjanjian sebagaimana ditetapkan dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah sebab yang halal, yang tidak boleh bertentangan dengan Undang-Undang, ketertiban umum dan kesusilaan.

2.1.3. Objek Perjanjian

Perjanjian sebagaimana diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu suatu hubungan hukum (mengenai kekayaan harta benda) antar dua orang, yang memberi hak pada pihak yang satu untuk menuntut barang sesuatu dari pihak lain. Objek perjanjian dapat berupa:⁹

(a) menyerahkan suatu barang.

⁹Subekti, *Op. Cit*, hal. 9

(b) Melakukan suatu perbuatan.

(c) Tidak melakukan suatu perbuatan.

2.1.4. Asas-Asas Dalam Perjanjian

Asas-asas dalam perjanjian terdapat dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu:

- a. Asas bahwa semua perjanjian yang dibuat berlaku sebagai Undang-Undang bagi pihak yang membuat.

Asas ini dikenal dengan istilah *pactasunt servanda*. Asas ini mengandung pengertian bahwa perjanjian harus ditaati oleh pihak yang membuat perjanjian.

- b. Asas kebebasan dalam membuat perjanjian.

Asas ini dikenal dengan istilah asas kebebasan berkontrak. Menurut Rutten Orang bebas membuat atau tidak membuat perjanjian, bebas menentukan isi, berlakunya dan syarat-syarat perjanjian,¹⁰ dengan bentuk tertentu atau tidak dan bebas memilih Undang-Undang manayang akan dipakainya untuk perjanjian itu.

- c. Asas bahwa perjanjian itu tidak dapat dibatalkan secara sepihak atau dapat dibatalkan oleh hakim berdasarkan Undang-Undang. Asas ini dikenal dengan istilah konsesualisme. Perjanjian ini dapat dibatalkan atas kehendak bebas dari mereka yang membuatnya atau kehendak sepihak dengan penerimaan ganti rugi kepada pihaklainnya yang merasa dirugikan sebagai akibat batalnya perjanjian tersebut atau dibatalkan oleh hakim berdasarkan Undang-Undang.

¹⁰Rutten, Asser. *Asas Itikad Bai dan Kepatutan Dalam Perjanjian*, dalam Purwahid Patrik. Semarang : FH Undip, 1998, hal. 9

d. Asas bahwa persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Pelaksanaan daripada perjanjian tidak boleh bertentangan dengan kepatutan dan keadilan. Salah satu sendi terpenting dalam hukum perjanjian adalah semua perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik

Asas-asas dalam hukum perjanjian lainnya diatur dalam Pasal 1131 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

2.1.5 Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Adapun definisi perjanjian pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah :¹¹

*“Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.*¹¹

Menurut Abdulkadir Muhammad definisi yang dikemukakan Purwosutjipto di atas, perjanjian pengangkutan tadi hanya meliputi perjanjian antara pengangkut dan pengirim saja, tidak termasuk perjanjian antara pengangkut dan penumpang. Dengan kata lain hanya meliputi perjanjian pengangkutan barang. Hal ini dapat dibaca dalam kalimat : “Pengangkutan mengikatkan diri untuk ... sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk ... jadi tidak termasuk penumpang”. Sehingga definisi perjanjian pengangkutan adalah : “Persetujuan dengan nama pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan”.¹²

¹¹HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta : Djambatan, 2005, hal. 31

¹²Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 1990, hal. 33

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya. Pengangkut maupun pengirim memiliki kewajiban dalam penyelenggaraan pengangkutan barang.¹³

2.2.Tinjauan Khusus

2.2.1 Perjanjian Kapal

Perjanjian kapal atau pengangkutan meliputi perjanjian antara pengangkut dan pengirim saja, tidak termasuk perjanjian antara pengangkut dan penumpang. Dengan kata lain hanya meliputi perjanjian pengangkutan barang. Hal ini dapat dibaca dalam kalimat : “Pengangkutan mengikatkan diri untuk ... sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk ... jadi tidak termasuk penumpang”. Sehingga definisi perjanjian pengangkutan adalah : “Persetujuan dengan nama pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan”.¹⁴

Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang sesuai dengan Pasal 91 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa Pengangkut dan nahkoda harus menanggung semua kerusakan yang terjadi atas benda-benda perniagaan atau benda-benda yang diangkut, kecuali kerusakan yang disebabkan karena cacat pada benda itu sendiri, atau karena keadaan memaksa, atau karena kesalahan atau

¹³Subekti, *Op. Cit*, hal. 69

¹⁴Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal. 33

kelalaian si pengirim atau ekspediter. Tanggung jawab pengangkut dalam pasal diatas merupakan tanggung jawab relatif karena tergantung pada keadaan, sehingga tidak dapat ditentukan atau diperhitungkan dari semula berbeda dengan tanggung jawab yang terdapat dalam pasal 468 ayat (3) yang merupakan tanggung jawab mutlak.¹⁵

Pasal 468 KUHD ini bermakna, bahwa barang siapa yang menggugat pihak pengangkut, pada umumnya cukup mendalihkan dan kalau perlu membuktikan bahwa barang-barang yang diserahkan itu dalam keadaan cacat atau dalam keadaan tidak lengkap. Dalam hal ini pengangkut harus dapat membuktikan bahwa cacat atau kerusakan barang karena peristiwa yang tidak dapat diduga sebelumnya. Pada umumnya pengangkut membuat perjanjian pengangkutan guna membebaskan diri sepenuhnya dari tanggung jawab atas barang yang diangkut. Akan tetapi pasal 470 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang melarang pengangkut untuk membuat perjanjian bahwa pengangkut tidak akan menanggung atau hanya menanggung sebagian kerusakan pada barang yang diangkut karena penyelenggaraan pengangkutan. Perjanjian yang dibuat dengan melanggar larangan tersebut, diancam dengan pembatalan.¹⁶

Penyelenggaraan kegiatan usaha pengiriman barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan pengiriman barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan :

1. Penyelenggaraan pengiriman barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan pengiriman barang tersebut.

¹⁵Wiwoho Soedjono, *Hukum Perjanjian*, Bina Aksara, Jakarta, 1995, hal. 54

¹⁶Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hal. 35

2. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan pengiriman barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan pengiriman barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan pengiriman barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang pengiriman barang di pelabuhan yaitu Perusahaan pengiriman barang.

Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan Perusahaan pengiriman barang terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), Perusahaan Pelayaran dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut dituntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah dilakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan. Sedangkan fungsi Perusahaan pengiriman barang dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sebagaimana ketentuan pasal 3 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal.

2.2.2 Perjanjian Pengiriman barang

Pengiriman barang adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transport laut ke moda transport darat atau sebaliknya. Di dalam angkutan muatan Indonesia B/L sering digunakan istilah konosemen, tetapi untuk di negara lain disebut *Domestic Bill of Lading*.¹⁷ Adapun arti dari *Bills of Lading* adalah :¹⁸

1. Sebagai bukti penerimaan muatan untuk shipper (eksportir) dari perusahaan pelayaran untuk diangkut ke pelabuhan tujuan sebagai mana disebutkan di dalam B/L, atau dengan kata lain, sebagai bukti pengiriman atau pengapalan barang-barang dari penjual kepada pembeli.
2. Sebagai perjanjian pengangkutan laut barang-barang, diantaranya 3 pihak yaitu :
 - a. Penjual/*Shipper*/eksportir
 - b. *Carrier* (perusahaan pelayaran)
 - c. *Consignee* (pembeli/importir)
3. a. Sebagai bukti kuitansi pembayaran biaya pengangkutan dari perusahaan pelayaran bila biaya angkutan dibayar di pelabuhan pemuatan. (*Loading Port*), atau sebagai bukti pembayaran biaya pengangkutan karena dibayar di muka (*Freight Prepaid*)
 - c. Sebagai kuitansi penagihan biaya angkutan dari perusahaan pelayaran kepada si penerima barang, jika biaya angkutan dibayar di pelabuhan tujuan (*destinaption port*) atau (*preight payable at destination*)
4. Merupakan document of title (*ownership*), yang berarti bahwa pemegang B/L asli adalah pemilik barang. Untuk penyerahan B/L asli kepada Bank Devisa penerima L/C terdapat suatu ketentuan, bahwa yang menyerahkan adalah

¹⁷Wirdjono Prodjodikoro, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung, 1998, hal. 27

¹⁸*Ibid.* hal. 28

perusahaan pelayaran yang menerima muatan barang ekspor tersebut. Jadi B/L termasuk satu-satunya dokumen ekspor yang tidak diserahkan oleh eksportir pada saat penarikan wesel dari hasil ekspor barang-barangnya kepada Bank Devisa penerima L/C atau Bank Koresponden.

Adapun fungsi dari *Bill of Lading* adalah :¹⁹

1. Sebagai tanda terima yang sah barang di kapal, di pelabuhan pemuatan.
2. Sebagai perjanjian pengangkutan sebagai syarat-syarat yang tercantum di dalam B/L tersebut. Lazimnya ditandatangani oleh semua pihak yang membuat perjanjian, tetapi B/L hanya ditandatangani oleh pengangkut.
3. Sebagai bukti kepemilikan (*Ownership*)

Sedangkan untuk pemuatan barang-barang ke dalam kapal melalui masing-masing pintu palka, demikian juga pembongkarannya dari dalam kapal dilakukan dengan alat-alat pengiriman barang yang terdapat di kapal dan pelabuhan.

Ada berbagai jenis alat pengiriman barang dengan daya angkut (kapasitas) dan kecepatan mengangkat atau menurunkan barang-barang yang berbeda antara satu sama lain, misalnya derek dan kran. Alat-alat ini langsung beroperasi untuk mengangkat barang-barang dari kapal ke atas dermaga (*kade*) serta dari kapal ke dalam perahu (*lighters*), dan sebaliknya. Sedangkan di kade sendiri terdapat berbagai alat untuk mengangkut barang-barang dari gudang ke samping kapal dan sebaliknya antara lain truk tangan (*hand truk*), terutama dipergunakan di dalam gudang

Gambaran bagaimana proses pengiriman barang dari si penerima barang

¹⁹*Ibid.* hal. 30

(*consignee*) sampai muatan di muat dan dibongkar dari dan ke kapal, di bawah ini secara garis besarnya akan penulis sampaikan sebagai berikut :²⁰

1. Pengirim barang (*shipper*) menyerahkan barang kepada wakilnya atau perusahaan pelayaran (pengangkut) untuk dikapalkan.
2. Perusahaan pelayaran pengangkut (*carrier*) memproses dokumen pengapalan di kantor perusahaan pelayaran atau agennya (*ship'agent*).
3. Kantor perusahaan pelayaran mengeluarkan shipping order (perintah mengapalkan) kepada Nahkoda/Perwira Kapal.
4. Perusahaan pergudangan (*warehouse company*) mengeluarkan *Go Down Receipt* sebagai tanda terima gudang pada saat barang diterima untuk disimpan di gudang menunggu pengapalan.
5. Penyelesaian dokumen muat pabean dan bongkar pabean sebelum barang dibongkar ataupun dimuat.
6. Perusahaan pelayaran menyerahkan manifest kepada perusahaan pengiriman barang.
7. Setelah mendapat fiat muat Bea / Cukai dengan berdasarkan Shipping Order, atas ijin pihak kapal perusahaan Stevedoring melaksanakan pemuatan dan pembongkaran barang.
8. Barang dimuat ataupun dibongkar dari dan ke kapal sesuai dengan apa yang tertera pada Shipping Order, maka pihak kapal mengeluarkan dan menandatangani Resi Muatim (*Mate Receipt*) sebagai tanda terima dari dan ke kapal. Setelah pengirim menerima Resi Muatim yang sudah ditandatangani oleh Perwira Kapal, maka ia kembali ke kantor perusahaan pelayaran.

²⁰*Ibid.* hal. 31

9. Perusahaan pengiriman barang melaksanakan pengiriman barang hanya sampai keade saja.

Bagi setiap penerima (*consignee*) barang yang diangkut dari kapal yang tiba di pelabuhan harus membuktikan kepemilikannya dengan B/L (*Bill of Lading*) yang dikeluarkan oleh pengusaha kapal atau agennya yang mengangkut barang yang bersangkutan di pelabuhan pemuatan.

2.2.3 Tanggung jawab pengangkut

Tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran Pasal 86 ayat (1) yaitu: Perusahaan angkutan perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa:²¹

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut,
- b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut dan
- c. kerugian pihak ketiga.

Apabila perusahaan pengangkutan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 86 Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran tidak disebabkan karena kesalahan pengangkutan, maka pengangkut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya sebagaimana termuat dalam Pasal 86 ayat (2) Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Pengangkut wajib memberikan ganti rugi sebagaimana termuat dalam Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang jika pelaksanaan

²¹Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hal. 39

pengangkutan barang melalui laut mengalami hambatan atau barang tidak selamat. Pengangkut wajib memberikan ganti rugi karena tidak diserahkannya barang baik sebagian atau seluruhnya karena kerusakan/hilangnya barang. Mengenai penggantian kerugian atas terlambatnya penyerahan barang yang diangkut diatur dalam Pasal 477 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Dalam hal ini maka pihak pengangkut berkewajiban memberi ganti kerugian akibat keterlambatan itu, kecuali apabila pihak ini dapat membuktikan bahwa ia menurut norma-norma kepatutan tidak mungkin mencegah atau menghindari terjadinya keterlambatan itu, saat ini tidak ditemui lagi perusahaan pengangkutan yang melakukan sendiri pengangkutan barang melalui laut. Pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut dilakukan oleh nahkoda dan anak buah kapal.²²

Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengatur bahwa Nahkoda adalah wakil pengusaha kapal di atas kapal. Nahkoda sebagai wakil pengusaha kapal atau wakil majikan di atas kapal, mengandung pengertian bahwa nahkoda mewakili pengusaha kapal selaku majikannya, dalam pelaksanaan perjanjian kerja laut yang telah dibuat antara pengusaha kapal dengan nahkoda kapal, pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa Tanggung jawab atas kapal hanya berada pada nahkoda, jika dikaitkan dengan Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab nahkoda atas kapal tidak dapat diwakilkan kepada siapapun, perbuatan setiap orang yang berada di atas kapal,

²²Wirjono Prodjodikoro, *Op. Cit.*, hal. 33

yang menimbulkan kerugian, menjadi tanggung jawab nahkoda, kecuali perbuatan kriminal. Tanggung jawab nahkoda kapal dapat dirinci sebagai berikut:²³

- a. memperlengkapi kapalnya dengan sempurna,
- b. mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/peraturan,
- c. membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*),
- d. bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran,
- e. bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan
- f. mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Tanggung jawab nahkoda kapal diatas merupakan kewajiban nahkoda yang harus dilaksanakan. Akan tetapi, terhadap nahkoda juga berlaku pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata karena nahkoda juga mempunyai majikan, yakni pengusaha kapal.

Pasal 1367 (a)

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata: Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.

Pasal 1367 (c)

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata: Majikan-majikandan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya.

Dengan demikian, nahkoda bertanggung jawab atas segala kerugian yang ditimbulkan oleh setiap awak kapal yang menjadibawahannya dan pengusaha

²³Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hal. 41

kapal bertanggung jawab atas segala kerugian yang ditimbulkan oleh pihak kapal yang dalam hal ini menjadi tanggung jawab nahkoda, apabila kapal pengusaha pelayaran dicarter, maka pengusaha pelayaran tetap bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan paraburuhnya walaupun buruhnya melayani kepentingan para pencarter kapal.

Bentuk pemakaian kapal berdasarkan pada perjanjian tanpa campur tangannya nahkoda dan anak kapal, perjanjian ini dikenal dengan istilah *bare boatcharter*. Dalam *bare boat charter*, pemakaian kapal itu oleh pihak penyewa tanpa nahkoda dan anak buah kapal sedang yang mengawaki kapal tersebut adalah pihak pencarter sendiri sehingga kalau dilihat sifat perjanjiannya maka perjanjian *bare boat charter* dapat disamakan dengan perjanjian sewa menyewa kapal. Oleh karena itu, akibat hukum yang timbul dari pelaksanaan perjanjian *bare boat charter* tunduk pada ketentuan yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yakni perjanjian sewa menyewa.²⁴

Perjanjian sewa menyewa adalah suatu perjanjian dimana pihak yang satu menyanggupi akan menyerahkan suatu benda untuk dipakai selama suatu jangka waktu tertentu, sedangkan pihak lainnya menyanggupi akan membayar harga yang telah ditetapkan untuk pemakaian itu pada waktu-waktu yang ditentukan.

Pada perjanjian pihak pengusaha pelayaran tetap memegang kekuasaan atas suatu kapal yang dipimpin oleh nahkoda sebagai buruhnya sedangkan pada perjanjian sewa menyewa kapal, pengusaha pelayaran hanya menyewakan kapal, nahkoda maupun anak buah kapal harus dicari sendiri oleh pihak penyewa kapal.

²⁴Wirjono Prodjodikoro, *Op. Cit.*, hal. 45

Pengangkutan barang melalui laut tidak lepas dari bahaya resiko oleh karena itu, pengangkut membatasi tanggung jawab atas kerusakan atau hilangnya barang yang diangkut. Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang- Undang Dagang memberikan batasan tanggung jawab pengangkut untuk tidak mengganti kerugian, apabila dapat membuktikan bahwa kerusakan/tidak diteruskannya barang di luar kesalahan nahkoda sebagai buruhnya. Nahkoda telah mengambil tindakan untuk menyelamatkan barang dan kapal dari peristiwa yang tidak dapat dihindari sehingga mengakibatkan cacat atau kerusakan pada barang yang diangkut.²⁵

Dalam melakukan fungsinya tersebut, sesuai dengan Ketentuan Pasal 1 ayat (a) Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305.Phb-85, Perusahaan pengiriman barang dapat melakukan kegiatan pengiriman barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring, Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*. Dengan demikian dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan perusahaan pengiriman barang dapat melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari kapal baik dari gudang Lini I yang berada di pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung dari dan ke alat angkutan darat.

²⁵*Ibid.*, hal. 46

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif.²⁶ Pengertian yuridis dimaksudkan di dalam meninjau dan melihat serta menganalisa masalah digunakan prinsip-prinsip dan asas-asas hukum. Sedangkan normatif berarti bahwa di dalam melakukan penelitian menekankan pada langkah-langkah berdasarkan peraturan hukum yang mengatur pola-pola perilaku sosial dan kehidupan manusia dalam masyarakat akan tetapi juga berhubungan antara kaidah-kaidah hukum dengan kenyataan²⁷ terutama mengenai pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.

3.2 Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian dalam penulisan ini bersifat deskriptif analitis.²⁸ Deskriptif analitis karena hasil penelitian ini hanya melukiskan atau menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dikaitkan dan dianalisa dengan teori-teori ilmu hukum dan suatu keadaan atau obyek tertentu secara faktual dan akurat mengenai tentang Pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT.

²⁶Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 1995, hal. 11

²⁷Soerjono Soekanto, *Op. Cit*, hal. 9

²⁸*Ibid.* hal. 11

Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans, yang dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan di atas.

3.3 Sumber Data

Penelitian ini menitikberatkan pada penggunaan data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung dari sumber aslinya. Data sekunder merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan secara tidak langsung dengan penelitian kepustakaan²⁹, guna mendapatkan landasan teoritis dan beberapa pendapat maupun tulisan para ahli dan juga untuk memperoleh informasi baik dalam bentuk ketentuan formal maupun data melalui naskah resmi yang ada.

Data sekunder dalam penelitian ini dikelompokkan menjadi 3 (tiga), yaitu:³⁰

a) Bahan Hukum Primer, yaitu bahan yang mengikat, terdiri dari :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
3. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
4. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan
5. Kitab Undang-Undang Pelayaran
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 2005 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negara
7. Peraturan perundangan lainnya yang berkaitan dengan materi penulisan hukum ini

²⁹*Ibid.* hal. 11

³⁰*Ibid.*, hal. 12

- b) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang memberi penjelasan bagi bahan hukum primer, terdiri dari :
1. Buku-buku atau hasil penelitian yang membahas tentang perjanjian pengiriman barang di pelabuhan.
 2. Majalah – majalah dan dokumen – dokumen yang berkaitan dengan masalah pelaksanaan perjanjian pengiriman barang , hambatan yang terjadi di dalam pelaksanaan perjanjian pengiriman barang di pelabuhan dan solusi penyelesaiannya
- c) Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, terdiri dari :Kamus hukum, Kamus besar Bahasa Indonesia.

Adapun sebagai penunjang data sekunder, penulis menggunakan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dalam Pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan datanya adalah dengan studi kepustakaan, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengumpulkan bahan-bahan yang berupa buku-buku dan bahan pustaka lainnya yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti. Dalam hal ini penulis mendapat data langsung dari PT. Dharma Lautan Utama Semarang dan CV. ABEL Trans.

Metode pengumpulan data ini berguna untuk mendapatkan landasan teori yang berupa pendapat para ahli mengenai hal yang menjadi obyek

penelitian seperti peraturan perundangan yang berlaku dan berkaitan dengan hal-hal yang sedang diteliti, surat kabar dan majalah-majalah³¹. Selain itu penulis juga melakukan wawancara dengan pihak manajemen PT. Dharma Lautan Utama Semarang dan CV. ABEL Trans untuk mendapatkan data mengenai Pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans. .

3.5 Metode Penyajian Data

Metode penyajian data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara deskriptif yaitu menjelaskan atau menggambarkan kenyataan-kenyataan yang terjadi pada objek penelitian secara tepat dan jelas untuk memperoleh kejelasan tentang masalah yang timbul. Dalam penelitian ini menjelaskan pelaksanaan, tanggung jawab dan hambatan yang terjadi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans, kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk uraian keterangan.

3.6 Analisis Data

Metode analisis data dalam penulisan ini diperoleh dari penelitian yang akan dianalisis secara deskriptif kualitatif, yaitu dengan menganalisis data-data yang ada berdasarkan teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, kemudian apa yang dikemukakan oleh responden, baik lisan maupun tertulis, diteliti dan dipelajari dengan metode berpikir secara deduktif dan induktif.

³¹ Mohammad Nasir. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 1998, hal. 21

Teori yang dipakai untuk menjelaskan pelaksanaan perusahaan pengiriman barang adalah teori perjanjian dan teori pengangkutan barang yang bersumber dari Pasal 468 KUHD maupun ketentuan menteri perhubungan. Keputusan Menteri Perhubungan No.KM. 88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan pengiriman barang dan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Pengiriman barang Dari Dan Ke Kapal.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum PT. Dharma Lautan Utama dan CV. ABEL Trans.

a. PT. Dharma Lautan Utama.

PT Dharma Lautan Utama adalah sebuah perusahaan yang melayani transportasi laut dan penyeberangan feri di Indonesia. Perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan pelayaran nasional yang menyediakan jasa angkutan laut dan penyeberangan dengan segmen pasar muatan penumpang, kendaraan, dan barang. Sejarah berdirinya PT. Dharma Luatan Utama dimulai dari tahun 1976.

15 Februari 1976. Perusahaan ini didirikan oleh Alm. Bapak Soekarno yang secara resmi menjadi Presiden Direktur Perusahaan. Pada awalnya, PT. Dharma Lautan Utama (PT. DLU) hanya mengoperasikan tiga (3) buah kapal feri yang disewa oleh PJKA. Pada tahun tersebut, PT. DLU berhasil membangun sebuah kapal baru. Kapal pertama tersebut diberi nama KMP. Joko Tole yang beroperasi pada lintasan Ujung - Kamal. Kantor Utama terletak di Jalan Pandan No. 12 Surabaya

Juni 1977. Beroperasinya kapal kedua kami, KMP. Trunojoyo di jalur Ujung - Kamal. Hal ini menunjukkan komitmen kami untuk membangun armada dalam bisnis feri.

1980. Bapak Soekarno meninggal dunia pada umur 46 tahun. Kemudian posisi sebagai Presiden Direktur digantikan oleh istrinya. Sebagai penerus

perusahaan dan seorang ibu dari enam anak, Nyota Soetartini Soekarno memiliki tanggung jawab besar untuk mewujudkan cita-cita.

Mei 1989.Awal dari era baru dalam bisnis kami yang ditandai dengan dibukanya lintasan baru di luar pulau Jawa, yaitu Sumber - Panajam, Balikpapan, Kalimantan Timur.KMP Trunojoyo digunakan untuk melayani lintasan ini.

April 1992.Dibukanya lintasan baru di Lombok Timur - Sumbawa dengan menggunakan KMP Dharma Cakra.

Agustus 1992.Pembukaan jalur baru Lombok Barat - Bali dengan menggunakan KMP Dharma Kosala.

Januari 1993.Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di bagian timur propinsi Jawa Timur, kami membuka lintasan baru yang menghubungkan Jangkar - Kalianget dengan melintasi selat Madura.Untuk lintasan ini kami menggunakan KMP Dharma Menggala.

Juli 1995.Kami mengembangkan layanan dengan membuka lintasan baru yang menghubungkan Jawa (Ketapang) - Bali (Gilimanuk) menggunakan KMP Dharma Badra.

Maret 1998. Pembukaan kantor pusat baru. Sebuah gedung dua lantai yang terletak di Jalan Kanginan No. 3-5 Surabaya, yang memudahkan kami dalam memusatkan seluruh aktifitas perkantoran.

April 1998.Ekspansi bisnis yang ditandai dengan pembukuan rute transportasi jarak jauh, seperti lintasan Jawa (Surabaya - Semarang), Kalimantan (Banjarmasin-Sampit).Jalur-jalur ini adalah poros ekonomi utama antar kedua pulau tersebut.

2000. Pembukuan rute transportasi jarak jauh lainnya, yaitu lintasan Ujung Pandang, Bau-Bau, Ende, Maumere, dan Kupang.

2004. PT Dharma Lautan Utama mengoperasikan 24 kapal untuk melayani 18 rute perjalanan di perairan Indonesia.

2006. Kami meluncurkan logo baru yang merefleksikan dinamika perusahaan selama lebih dari tiga dekade dan menunjukkan komitmen kami untuk selalu meningkatkan kualitas layanan. Hal ini juga untuk menandai dirgahayu perusahaan ke-30. Kami juga mengembangkan kantor pusat kami dengan membangun gedung berlantai empat yang terletak di depan kantor pusat lama.

Januari 2007. Ir. Bambang Harjo S menggantikan posisi Ibu Hj. Soetartini Soekarno sebagai Direktur Utama.

September 2007. Pengadaan fasilitas perawatan kapal, yaitu PT. Adiluhung Saranasegara Indonesia.

Maret 2008. Pembukaan cabang baru lintas Sape (P.Sumbawa) - Labuhan Bajo (P.Flores).

Juli 2008. Pembukaan cabang baru lintas Merak (P.Jawa) - Bakauheni (P.Sumatera).

Januari 2010. Akuisisi Hotel Graha Senggigi Mataram - Nusa Tenggara Barat.

Segmen pasar PT. Dharma Lautan Utama terutama dari golongan menengah kebawah, selain itu juga membawa penumpang, kargo dan kendaraan. Hal itu menyebabkan muatan di segala lini harus sesuai dengan kemampuan pengguna.

Kebijakan harga menunjukkan kepedulian dan komitmen untuk membantu masyarakat meningkatkan taraf kesejahteraan dan memajukan pembangunan ekonomi regional selaras dengan implementasi Otonomi Regional tahun 1999.

- **Komitmen**

We Serve The Nation

- **Misi**

- Layanan yang mencakup seluruh wilayah nusantara
- Dioperasikan oleh manusia Indonesia yang profesional dengan perlengkapan teknologi lanjut (advanced technology)
- Menjamin mutu layanan jasa dengan standar internasional
- Memberikan nilai tambah maksimal
- Mempunyai daya saing bisnis tinggi

- **Visi**

- Misi Sosial
 - Memberikan jasa pelayanan penyeberangan atau pelayaran antar pulau dengan biaya terjangkau oleh masyarakat luas
- Misi Ekonomi
 - Memberikan kontribusi atau sumbangan bagi pertumbuhan ekonomi nasional dan regional
 - Memberikan nilai tambah yang maksimal bagi pemakai jasa penyeberangan atau pelayaran
- Misi Bisnis
 - Mendapatkan keuntungan yang wajar dari kepuasan pemakai jasa guna mempertahankan keberadaan usaha
 - Mendapatkan pertumbuhan perusahaan yang terbaik
 - Memberikan kepuasan maksimal bagi pemilik modal, karyawan, pemasok atau mitra bisnis

- **Motto Perusahaan**

Anda adalah tamu kami yang terhormat

b. Gambaran Umum CV. ABEL Trans

CV. ABEL Trans merupakan perusahaan pengiriman barang ke arah Kalimantan dengan lingkup :

- 1) Pontianak
- 2) Sampit
- 3) Kumai
- 4) Ketapang

CV. ABEL Trans melakukan perjanjian pengiriman muatan dengan pihak pengirim muatan berdasar kepastian dari pihak PT. Dharma Lautan Utama, selaku pihak jasa penyeberangan melalui laut (Kapal), karena jadwal keberangkatan pihak PT. Dharma Lautan Utama yang menentukan dan kepastian bisa atau tidaknya CV. ABEL Trans menyeberangkan truk yang berisikan muatan yang akan dikirim ke arah tujuan pengiriman, sesuai dengan perjanjian CV. ABEL Trans dengan pihak pemilik muatan, dan CV. ABEL Trans menerima pengiriman barang atau muatan berupa :

- 1) Sayur
(Kol, lombok, kentang dan bawang merah)
- 2) Meubel / Pindahan rumah
(Meja, kursi, pigura, dll)
- 3) Buah - buahan
(Mangga, semangka, dll)
- 4) Mobil
(Kijang, Sedan, pick up, minibus, dll)
- 5) Motor
- 6) Perlengkapan proyek
(Crane, forklift, besi, dll)

4.2 Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman Barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans.

Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut, pelaksanaannya didasarkan pada suatu perjanjian pengangkutan, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut atau dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh).

Hal ini diatur sesuai dengan Surat Perjanjian lisan pengiriman barang Antara PT. Dharma Lautan Utama (Pihak I) dengan CVABEL Trans (Pihak II), dan isi perjanjian perjanjian tersebut adalah :

1. PIHAK I sebagai pemilik kapal menunjuk PIHAK II untuk melaksanakan pemuatan (*Stevedoring*) barang,
2. PIHAK II menyediakan sarana muatan ke tempat tujuan,
3. PIHAK II menjamin kelancaran muatan sampai ke tempat tujuan.

Berdasarkan ke tiga pasal tersebut diatas jelas bahwa perjanjian pengiriman barang antara PT. Dharma Lautan Utama dengan CV. ABEL Trans. dilaksanakan atas kesepakatan bersama sesuai dengan Pasal 1313 KUH Perdata. Selain itu perjanjiann tersebut telah memenuhi persyaratan sesuai dalam ketentuan Pasal 1320 KUHPerdato yaitu :

- (1) Sepakat mereka yang mengikat dirinya.

Sesuai dengan pasal-pasal tersebut dibuktikan oleh pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA dengan kesepakatan keberangkatan

yang diberikan kepada pihak CV.ABEL Trans untuk mengirim,dan pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA juga harus bertanggung jawab atas suatu perjanjian yang sudah di sepakati.

(2) Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

Untuk kecakapan dalam pembuatan perjanjian dapat dibuktikan dengan adanya perjanjian yang diwakili oleh masing-masing pemilik yaitu Herman Ardianto sebagai pimpinan PT.DHARMA LAUTAN UTAMA Semarang yang berusia 54 tahun,dan sekaligus menurut anggaran dasar pemilik perusahaan CV.ABEL Trans atas nama Okha Christian Ade Saputra yang berumur 23 tahun, berhak mewakili sebagai pengirim muatan yang akan dikirim sesuai dengan perjanjian.

(3) Suatu hal tertentu.

Dalam hal bukti untuk hal tertentu dapat dibuktikan oleh pihak I (PT.DHARMA LAUTAN UTAMA Semarang) dengan menyediakan alat penyeberangannya yaitu kapal beserta kepastian jadwal keberangkatannya.

(4) Suatu sebab yang halal.³²

Dalam hal untuk sebab yang halal dibuktikan dengan adanya perjanjian tersebut yang tidak melanggar Undang-Undang, ketertiban umum, dan asas-asas kepatutan dan kesusilaan.

Pada prinsipnya perjanjian pengiriman barang bersifat konsensual, perjanjian pengiriman barang tidak disyaratkan harus bentuk tertulis, melainkan cukup dengan kata sepakat antara pihak. Apabila dalam praktek pelaksanaan operasi

³²Andi Hamzah, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta : Rineka Cipta, 2005, hal. 331

penyerahan dan penerimaan muatan barang yang disebut juga operasi penjualan jasa transportasi sering kita jumpai adanya dokumen-dokumen pengiriman barang, maka hal itu bukanlah syarat dalam pembentukan perjanjian pengangkutan, karena dalam hal ini yang menentukan adalah si pengangkut di mana pengangkutlah yang mengambil resiko atau tanggung jawab atas keutuhan atau keselamatan barang yang diangkutnya selama dalam pengangkutan antara kedua tempat tersebut.

Dokumen pengiriman barang dikeluarkan dalam rangka pelaksanaan pengiriman barang adalah surat yang dibuat, yang oleh perusahaan dijadikan dasar untuk melaksanakan kegiatan pemuatan maupun pembongkaran. Dokumen-dokumen tersebut pada pokoknya mengatur mengenai jumlah dan jenis-jenis barang yang akan dimuat atau dibongkar untuk kapal tertentu yang tercantum dalam dokumen tersebut.

Dalam pelaksanaan pengiriman barang di pelabuhan dikenal dua bentuk dokumen yang pokok, yaitu dokumen pengiriman barang pada saat pemuatan dan dokumen pengiriman barang pada saat pembongkaran.¹⁹

Pada dokumen pemuatan terdiri dari resi muatan dan daftar. Akan tetapi dua macam dokumen tersebut adalah berbeda dengan surat muatan atau konosemen yang dibuat oleh pengangkut, yang dimaksud dengan resi muatan adalah daftar dari barang-barang yang akan dimuat pada tanggal dan kapal yang telah ditentukan serta untuk satu tujuan tertentu. Keterangan-keterangan yang harus dibuat dalam resi muatan adalah :³³

1. Merk dan nomor
 2. Banyaknya barang
-

3. Jenis isi barang masing-masing coli
4. Berat per coli
5. Ukuran mengenai panjang, lebar dan tinggi

Keterangan-keterangan tersebut harus diperhatikan secara cermat oleh perusahaan pengiriman barang, karena keterangan tersebut penting artinya bagi perusahaan pengiriman barang dalam hubungannya dengan tanggung jawabnya. Sedangkan fungsi dari resi muatan tersebut adalah sebagai tanda terima atas barang-barang yang akan dimuat. Setelah ditanda tangani oleh kapala gudang yang bertindak sebagai wakil perusahaan pengiriman barang, maka barang-barang tersebut akan ditimbun dalam gudang terlebih dahulu sebelum dilakukan pemuatan dan selama di gudang barang-barang tersebut menjadi tanggung jawabnya. Dari resi muatan inilah kemudian dibentuk daftar muat suatu kapal, jadi yang dimaksud dengan daftar muat adalah daftar yang dibuat oleh pengangkut yang terdiri dari sekumpulan resi-resi muatan yang siap dimuat pula serta daftar barang-barang yang siap dimuat pula untuk satu rute pelayaran tetap yang ditempuh. Berdasarkan daftar muat inilah kemudian perusahaan pengiriman barang akan melaksanakan kegiatan pemuatan dari gudang, truck ke kapal yang telah ditentukan dalam daftar muat tersebut.

Pada pelaksanaan pembongkaran, dikenal dokumen pengiriman barang yang dinamakan daftar bongkar, daftar bongkar adalah suatu daftar berisi perincian mengenai merk, jumlah, nama atau jenis barang serta berat barang yang telah selesai dimuat di kapal. Jadi daftar bongkar ini dibuat setelah barang-barang telah selesai dimuat dan kapal siap untuk berangkat.

Dalam pasal 466 KUHD disebutkan yang dimaksud dengan pengangkutan adalah “barang siapa yang baik dengan persetujuan menurut waktu atau menurut perjalanan baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebahagian melalui lautan. Dari ketentuan tersebut barang siapa merupakan orang yang menyuruh nahkoda, yaitu orang yang menjadi pihak satu mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan.

Dalam Pasal 466 KUHD juga terdapat kata menyelenggarakan yang berarti bahwa pihak pengangkut adalah pihak yang melakukan pengiriman barang.

Misalnya PT. Dharma Lautan Utama sebagai perusahaan penyebarangan pemilik kapal berjanji untuk melakukan pengangkutan barang milik perusahaan CV. ABEL Trans yang berisi muatan barang dari Pemilik Muatan (X).Hal ini berarti terjadinya suatu perjanjian diawali adanya kesepakatan oleh kedua belah pihak. Pihak PT. Dharma Lautan Utama menawarkan jasanya kepada CV.ABEL Trans untuk mengangkut barang dari pengirim sampai ke tempat tujuan pengiriman sesuai dengan tujuan yang dikehendaki oleh pengirim.

Pelaksanaan perjanjian ini diawali dari surat perintah pengapalan yang dikeluarkan oleh PT. Dharma Lautan Utama, yang berisikan tentang nama pengirim barang, nama perusahaan EMKL (CV.ABEL Trans), jadwal keberangkatan kapal, nama kapal yang akan digunakan, tanggal masuk ke tempat tujuan (pelabuhan yang dituju). Sedangkan CV. ABEL Trans, membuat surat jalan, nama barang dan jenis barang yang akan dikirim.

PT. Dharma Lautan Utama sebagai jasa penyebarangan kapal laut, memberikan kerja sama terhadap CV.ABEL Trans untuk pengangkutan barang

melalui laut. Dalam hal ini kegiatan pemindahan barang yang dimuat dengan jasa truk yang akan diseberangkan dengan jasa kapal laut dari PT. Dharma Lautan Utama. Adanya perjanjian tersebut CV.ABEL trans menyanggupi mengisi truk muatan ke dalam kapal yang dijanjikan oleh pihak PT. Dharma Lautan Utama dan apabila pihak CV. ABEL Trans tidak menyanggupi mengisi muatan ke dalam kapal laut yang sudah disediakan PT. Dharma Luatan Utama, maka perjanjian dibatalkan tanpa adanya masalah / claim dari PT. Dharma Lautan Utama.

4.3 Tanggung Jawab PT. Dharma Lautan Utama Terhadap Perjanjian Pengiriman Barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang Dengan CV. ABEL Trans.

Kegiatan pengiriman barang yang dilakukan oleh Perusahaan pengiriman barang dari dan ke kapal pada dasarnya mengandung resiko yang cukup tinggi seperti timbulnya kerusakan, kekurangan, dan kehilangan atas barang muatan sehingga menimbulkan kerugian bagi CV. ABEL Trans (pengguna jasa penyeberangan), dan begitu juga dengan Perusahaan CV. ABEL Trans juga harus membayar ganti rugi atas klaim yang diajukan oleh pengguna jasa (pemilik muatan), kerusakan barang dapat terjadi akibat kesalahan atau kelalaian dari *stevedore*, yaitu orang yang ahli memuat dan membongkar barang dari dan ke kapal.

Kerugian juga dapat terjadi karena berkurang atau hilangnya barang muatan. Hal ini terjadi karena adanya kelalaian pihak PT.Dharma Lautan Utama dalam keamanan atau menjaga muatan milik CV.ABEL Trans pada kapal, yaitu pegawai yang bertugas kurang menjaga keamanan barang atau muatan pada saat di dalam

kapal PT.Dharma Lautan Utama dan kerugian akibat hilangnya barang muatan juga sering terjadi, seperti barang muatan yang dicuri pada saat kondisi barang berada pada kapal saat pengiriman.

PT. Dharma Lautan Utama bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan pada saat pelaksanaan pengiriman muatan. Akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak PT.Dharma Lautan Utama dalam batas-batas dan syarat-syarat tertentu dan tidak bertanggung jawab atas kerugian akibat hal-hal diluar batas tanggung jawabnya sebagai perusahaan pengirim yakni kerugian yang terjadi bukan dalam proses pengiriman.

Adapun tanggung jawab yang dibebankan kepada PT. Dharma Lautan Utama sebagai perusahaan pelayaran adalah sebagai berikut :

- a. Wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal. Untuk menjamin keselamatan barang yang dibongkar/muat maka harus diperhatikan tentang seluk beluk barang tersebut diantaranya mengenai jenis barang , berat satuan dan volume barang, pembungkus barang dan lain-lain.
- b. Wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena rusak, berkurang dan hilangnya barang muatan kecuali PT. Dharma Lautan Utama dapat membuktikan bahwa hal tersebut terjadi pada saat barang masih di luar kapal.
- c. PT. Dharma Lautan Utama bertanggung jawab atas perbuatan negatif dari pegawainya dan alat-alat operasional yang dipergunakan dalam proses pengiriman barang merugikan.

Melihat tanggung jawab yang disebabkan kepada Perusahaan pengiriman barang cukup berat, maka diperlukan adanya pembatasan untuk pelaksanaan tanggung jawab tersebut, yaitu :³⁴

- a. Perusahaan PT.Dharma Lautan Utama hanya membatasi keselamatan barang dalam proses pengiriman yakni mulai dari keberangkatan hingga sampai tujuan. Apabila barang-barang tersebut telah diserahkan ke tempat penimbunan/gudang, maka bukan merupakan tanggung jawab dari Perusahaan PT.Dharma Lautan Utama.
- b. Apabila ada kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan PT.Dharma Lautan Utama, maka perusahaan bertanggung jawab mengganti kerugian yang besarnya ditentukan atas kesepakatan pihak perusahaan dengan pengguna jasa.

Untuk mengurangi timbulnya kerugian akibat kerusakan,kekurangan, dan kehilangan barang muatan pada saat proses pengiriman barang oleh PT. Dharma Lautan Utama menambahkan dari segi keamanan untuk menghindari timbulnya kerusakan,dan kehilangan atas barang atau muatan yang menimbulkan kerugian pada pihak pengirim.

PT. Dharma Lautan Utama dapat mengantisipasi atau memperkecil faktor yang dapat menimbulkan kerugian pada saat proses pengiriman.Tanggung jawab PT. Dharma Lautan Utama terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses pengiriman sesuai dengan ketentuan yang terdapat di dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas semua kerugian pada saat proses pengiriman barang, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan

terjadi pada saat barang masih berada di luar kapal atau sebelum masuk ke kapal, maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian. Dalam hal ini prinsip yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab praduga atau *presumption liability*.

Apabila pihak PT. Dharma Lautan Utama sudah ada perjanjian dengan CV. ABEL Trans, maka PT. Dharma Luatan Utama bertanggung jawab atas kepastian keberangkatan truk muatan dari CV. ABEL Trans, sesuai dengan tanggal keberangkatan yang sudah ditentukan, dan Pihak PT. Dharma Lautan Utama bertanggung jawab atas keutuhan, keamanan dan menjaga barang angkutan selama dalam penyebarangan (dalam kapal), hingga sampai tujuan pelabuhan pembongkarannya.

4.4 Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans serta usaha-usaha untuk mengatasinya.

Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam proses pengiriman hambatan-hambatan yang dihadapi oleh PT. Dharma Lautan Utama dalam melaksanakan kegiatan diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Hambatan berupa faktor alam seperti cuaca yang buruk atau hujan. Dalam keadaan hujan maka kegiatan pengiriman ditunda dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang, penumpang dan buruh, tidak menutup kemungkinan barang yang terkena hujan akan mengalami kerusakan atau jumlahnya berkurang sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian.

- b. Hambatan berupa Kurangnya kepastian atas jadwal keberangkatan yang di berikan dari pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA kepada pihak CV.ABEL Trans.
- c. Hambatan berupa terjadi kendala dari pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA atas kerusakan kapal yang tidak diduga dan terjadi kemunduran jadwal keberangkatan.
- d. Hambatan dari segi kepastian pemberian tiket keberangkatan sesuai perjanjian yang diberikan PT.DHARMA LAUTAN UTAMA kepada CV.ABEL Trans.

Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam proses pengiriman barang.Untuk mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses pengiriman PT. Dharma Lautan Utama mengambil langkah-langkah sebagaiberikut :

1. Terhadap hambatan berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pengiriman sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.
2. Terhadap hambatan yang berupa kepastian jadwal maka pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA harus bisa lebih memberikan kepastian jadwal keberangkatan yang sudah di publikasikan atau diberitahukan kepada CV.ABEL Trans.
3. Terhadap hambatan kerusakan pada kapal PT.DHARMA LAUTAN UTAMA dan terjadi kemunduran jadwal keberangkatan maka pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA harus lebih waspada terhadap kondisi kapal dan lebih sering melakukan pengecekan pada mesin kapal.

4. Terhadap hambatan dari segi kepastian pemberian tiket keberangkatan pihak PT.DHARMA LAUTAN UTAMA harus bisa menjelaskan kenapa hal tersebut bisa terjadi,dan seharusnya kantor-kantor (CV.ABEL Trans) yang resmi diberikan kepastian atas tiket untuk keberangkatan.

BAB V

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai pelaksanaan pengiriman barang yang dilakukan PT Dharma Lautan Utama di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang telah diuraikan pada bab-bab terdahulu maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan kesimpulan pembahasan sebagai berikut :

1. PT Dharma Lautan Utama sebagai jasa penyebarangan kapal laut, memberikan kerja sama terhadap CV. ABEL Trans untuk pengangkutan barang melalui laut. Dalam hal ini kegiatan pemindahan barang yang dimuat dengan jasa truk yang akan diseberangkan dengan jasa kapal laut dari PT. Dharma Lautan Utama.
2. PT. Dharma Luatan Utama bertanggung jawab atas kepastian keberangkatan truk muatan dari CV. ABEL Trans, sesuai dengan tanggal keberangkatan yang sudah ditentukan. Dan Pihak PT. Dharma Lautan Utama bertanggung jawab atas keutuhan, keamanan dan menjaga barang angkutan selama dalam penyebarangan (dalam kapal), hingga sampai tujuan pelabuhan pembongkarannya.
3. Hambatan yang terjadi di dalam pelaksanaan pelaksanaan perjanjian pengiriman barang PT. Dharma Lautan Utama Semarang dengan CV. ABEL Trans terutama berupa faktor alam, peralatan pengiriman barang, sumber daya manusia (SDM), angkutan darat (truk) kondisi barang, dan juga dari segi keamanan.

2. Saran

Guna mengantisipasi peningkatan arus barang melalui pengangkutan laut ini, maka penulis berusaha memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Perjanjian Pengiriman barang sebaiknya dirumuskan demi untuk memberikan perlindungan kepastian hukum bagi para pihak tersebut.
2. PT. Dharma Luatan Utama bertanggung jawab atas kepastian keberangkatan truk muatan dari CV. ABEL Trans, sesuai dengan tanggal keberangkatan yang sudah ditentukan. Dan Pihak PT. Dharma Lautan Utama bertanggung jawab atas keutuhan, keamanan dan menjaga barang angkutan selama dalam penyebarangan (dalam kapal), hingga sampai tujuan pelabuhan pembongkarannya..
3. Untuk menjaga kelancaran proses pengiriman barang dan mengurangi hambatan-hambatan yang timbul selama kegiatan pengiriman barang barang di pelabuhan, maka PT. Dharma Lautan Utama harus menyediakan dan menambah peralatan pengiriman barang serta melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan secara intensif terhadap tenaga kerjanya.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Baharudin Lopa, 1984, **Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan**, Bandung : Alumni.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1996. **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh, edisi II, Jakarta : Balai Pustaka
- J. Moleong, Lexy 2000, **Metode Penelitian Kualitatif**, Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Muhammad, Abdulkadir., 1984, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara**,. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- Muchtaruddin Siregar, 1981. **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, Jakarta : Lembaga penerbitan FE UI
- Purwosutjipto, HMN, 2003, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III**, Jakarta : Djambatan.
- R Djatmiko, 1996, **Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang**, Bandung : Angkasa
- R.P Suyono, 2003, **Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut**, Jakarta : PPM
- Radiks Purba, 1992. **Angkutan Muatan Laut**, Jilid 3, Jakarta : Bhatara Karya Aksara
- Soekardono, 1991. **Hukum Dagang Indonesia**, Jakarta : CV Rajawali
- _____, 1994, **Hukum Perkapalan Indonesia**, Jakarta : Dian Rakyat
- Soerjatin, R., 1987, **Hukum Dagang I dan II**, Jakarta : Intermasa.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1998, **Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri**, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Subekti, R dan R. Tjitrosudibio, 1999, **KUHD dan UU Kepailitan**, Jakarta : Pradnya Paramita.
- Sution Usman Aji, 1991, Djoko Prakoso, Hari Pranomo, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, Jakarta : Rineka Cipta

Tirtaamidjaja, Mr, 1980, **Pokok-Pokok Hukum Perniagaan**, Jakarta : Djambatan

Utari, Siti, 1994, **Pengangkutan Laut Di Indonesia suatu Tinjauan Yuridis**, Jakarta : Balai Pustaka.

Wihono Sujono, 1998, **Hukum Pertanggungans Laut**, Jakarta : Bina Aksara

B. Peraturan Perundang-undangan

Inpres No.4 Tahun 1985 tentang **Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi**, Semarang, Aneka Ilmu, 1986.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang **Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi**.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 88 / AL 305 / Phb – 85 Tanggal 11 April 1985 Tentang **Perusahaan Pengiriman barang Dari Dan Ke Kapal**.

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 13 Tahun 1991 Tentang **Pembinaan Pengusahaan Pengiriman barang Dari Dan Ke Kapal**.

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002 Tentang **Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Pengiriman barang Dari Dan Ke Kapal**.

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 25 Tahun 2002 Tentang **Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Pengiriman barang Barang Dari Dan Ke Kapal Di Pelabuhan**.

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 26 Tahun 1997 Tentang **Tarif Jasa Pengiriman barang Peti Kemas (Container) Untuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang**.

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 57 Tahun 1991 Tentang **Pedoman Tarif Pengiriman barang Barang Di Pelabuhan**.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 67 Tahun 1994 Tentang **Tarif Jasa Pengiriman barang Peti Kemas (Container) Untuk Pelabuhan Tanjung Belawan, Tanjung Priok Dan Tanjung Perak**.

Keputusan Direktorat Jenderal; Perhubungan Laut No. 216 / AL – 62 / 1985 Tentang **Perusahaan Pengiriman barang Dari Dan Ke Kapal**.

Ketetapan MPR RI No.II/MPR/1993 tentang **GBHN**, Apollo, 1993, Surabaya.

Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang **Angkutan Perairan**.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang **Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut**