

**ANALISA HUKUM DAN TANGGUNGJAWAB DALAM
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT
MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA**



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Menempuh Ujian
Sarjana Hukum**

Oleh

NADYA PRATIWI

Nim

50 2008 153

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG

FAKULTAS HUKUM

2012

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM**

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

**JUDUL : ANALISA HUKUM DAN TANGGUNGJAWAB DALAM
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT
LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA**



**NAMA : NADYA PRATIWI
NIM : 50 2008 153
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata**

**Pembimbing
H. Saifullah Basri, SH., MH**

Palembang, Agustus 2012

PERSETUJUAN OLEH TIM PENGUJI :

Ketua : Hj. Yuliar Komariah, SH., MH

Anggota : 1. Renny Okpiriyanti, SH., M.Hum

2. Rusniati, SE., SH., MH

**DISAHKAN OLEH
DEKAN FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG**



SRI SUATMIATI, SH., M.Hum

Motto :

Dan (ingatlah kisah) Zakariyya, tatkala ia menyeru Tuhan-nya, "Ya Tuhan-ku, janganlah Engkau membiarkan aku hidup seorang diri dan Engkaulah Waris yang Paling Baik,

(Q.S. Al-Anbiya : 89)

*Dengan segala kerendahan hati,
Ku persembahkan skripsi ini untuk:*

- *ALLAH SWT.*
- *Papa dan Mama Tercinta*
- *Kedua adik laki-laki Tersayang*
- *Seseorang yang selalu disampingku*
- *Sahabat-sahabat Terbaik,*
- *Almamaterku*

JUDUL : ANALISA HUKUM DAN TANGGUNGJAWAB DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA

ABSTRAK

Adapun yang menjadi pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan perjanjian pengangkutan barang melalui laut menurut peraturan perundang-undangan?
2. Bagaimana tahap-tahap dalam kepengurusan mulai dari kedatangan sampai keberangkatan kapal?

Selaras dengan ruang lingkup dan tujuan serta manfaat dalam penulisan skripsi ini terutama yang bersangkutan-paut dengan permasalahan, maka penelitian terhadap permasalahan diatas adalah penelitian yang bersifat Yuridis Empiris. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui penelitian bahan data sekunder, bahan data primer dan bahan data tersier. Bahan data sekunder terdiri dari karya ilmiah dan buku-buku. Sedangkan bahan data sekunder adalah penelitian lapangan yaitu dengan cara pengumpulan data dengan cara menghimpun bahan-bahan yang didapat dari penelitian secara langsung di lapangan. Teknik pengolahan data dilakukan dengan cara dengan wawancara/interview, yaitu proses tanya jawab yang dilakukan secara lisan dengan responden, yang dalam hal ini berhubungan langsung dengan pejabat-pejabat yang berwenang dan instansi yang terkait dan selanjutnya dikonstruksikan dalam suatu kesimpulan.

Berdasarkan analisa data tersebut, maka dapat ditarik kesimpulan :

1. Mengenai perjanjian pengangkutan barang melalui kapal laut PT. Pan Maritim Wira Pawitra Palembang dalam pelaksanaan perjanjian sebagian ditentukan dalam undang-undang dan sebagian lagi berdasarkan kebiasaan. Bukti perjanjian pengangkutan barang berupa surat tanda terima (*mate's receipt*), surat tersebut adalah suatu keharusan, tetapi penerbitan konosemen bukan suatu keharusan. Dalam perjanjian pengangkutan laut perjanjian berakhir sejak muatan barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan.
2. a. Tahap-tahap kedatangan kapal adalah :
 - agen melakukan melakukan *corespodency* dengan *owner*
 - *owner* memberikan informasi mengenai data-data lengkap kapal
 - agen bekerja sama dengan pemilik kapal
 - setelah kapal sudah bersandar, agen dan *shipper* menentukan waktu bongkar muat
- b. Tahap-tahap keberangkatan kapal adalah :
 - dilakukan setelah melaporkan hasil muatan ke *owner*
 - agen lalu melaporkan ke syahbandar untuk keberangkatan kapal menuju ke pelabuhan tujuan
 - saat kapal sudah berangkat, agen lalu melaporkan jadwal keberangkatan kapal kepada *owner*

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb

Dengan memanjatkan puji dan syukur Alhamdulillah kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tujuan untuk melengkapi dan memenuhi syarat-syarat tingkat ijazah Sarjana Hukum (Strata 1) pada Fakultas Hukum Muhammadiyah Palembang.

Untuk sekedar diketahui bersama bahwa penulis mencoba dan menghimpun yang sekaligus dituangkan dalam bentuk tulisan skripsi yang sederhana yang penulis beri judul :

“ANALISA HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA”.

Penulis menyadari sepenuhnya dalam penyusunan skripsi ini ternyata disana-sini ada penyimpangan dan/atau tidak sesuai dengan apa yang diharapkan. Hal ini disebabkan tidak lain oleh karena terbatasnya pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki, sehubungan dengan itu apabila para pembaca menemukan kekurangan-kekurangan serta kesalahan dalam merangkum kalimat atau kata-katanya, diharapkan kritik dan saran masukan yang sifatnya membangun guna perbaikan skripsi ini.

Dalam menyelesaikan penulis skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan nasehat dan saran bagi berbagai pihak, untuk itu penulis dengan segala ketulusan dan kerendahan hati dengan mengucapkan terima kasih dan rasa hormat kepada :

1. Bapak H.M. Idris, SE., M.Si, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Ibu Sri Suatmiati SH., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
3. Bapak/Ibu Pembantu Dekan I, II, III, IV Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
4. Bapak Mulyadi Tanzili, SH., MH, selaku ketua Bagian Hukum Perdata Universitas Muhammadiyah Palembang.
5. Bapak H. Saifullah Basri, SH., MH, selaku Penasehat Akademik dan Pembimbing Skripsi yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak/Ibu Dosen beserta staf karyawan/ti Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang, yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat berguna.
7. Bapak Andri Pratama, SH, selaku Direktur PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA
8. Papa Juarni dan Mama Nurjannah tercinta yang telah banyak memberikan semangat dan berkorban baik materil dan moril selama penulis menuntut

ilmu pengetahuan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.

9. Adik Prasetya Dwitama dan adik Prayunda Gustriyoga yang selalu memberikan semangatnya untuk menyelesaikan skripsi ini.
10. Teman-teman seperjuangan angkatan 2008 (Kusrianto, Zul Meizi, Taufik Irawan, Ari Kurniawan) serta teman-teman yang tak dapat penulis sebutkan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
11. Orang yang selalu memberi semangat dan dukungan setiap hari kepada penulis, Edo Prasetyo Syaputra dan Frelly Selvizar Wijaya.
12. Sahabat-sahabatku (Annisyah Pratiwi, Desna Yusi, Adethia Riansyah Wijaya, Andini Agustina, Nur Pratomo) atas persahabatan dan kebersamaannya saat ini.
13. Semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa, Maha Pengasih lagi Maha Penyayang senantiasa melimpahkan Rahmat dan Karunia-Nya kepada mereka sekalian, Amiin.

Akhirnya penulis mengharapkan kiranya skripsi ini dapat bermanfaat sebagai salah satu sumbangsih penulis kepada Ilmu Pengetahuan umumnya dan almamater pada khususnya, Amiin.

Wassalamualaikum Wr.Wb

Palembang,

2012

NADYA PRATIWI

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Permasalahan.....	5
C. Ruang Lingkup Dan Tujuan.....	5
D. Metodologi	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Perjanjian Pada Umumnya	8
B. Perjanjian dan Tanggungjawab Pengangkutan Dalam Pengangkutan Laut Melalui Laut.....	18
C. Periode Tanggungjawab Pengangkut	29
D. Perbatasan Tanggungjawab Pengangkut	31
BAB III PEMBAHASAN PERMASALAHAN	
A. Pengaturan Perjanjian Barang Melalui Laut Menurut Peraturan Undang-undang	36
B. Tahap-tahap Dalam Kepengurusan Mulai Dari Keberangkatan Kapal Sampai Kedatangan Kapal.....	51

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan56
B. Saran57

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang wilayahnya sebagian besar terdiri dari lautan. Oleh karena itu, perhubungan atau komunikasi pengangkutan lebih banyak dilakukan melalui laut. Mengingat pentingnya masalah pengangkutan khususnya pengangkutan melalui, dalam sektor perhubungan laut mempunyai target untuk memperlancar arus barang. Penyelenggaraan dan pengusaha angkutan barang melalui laut merupakan suatu rangkaian kegiatan dari mulai sejak diterima oleh perusahaan pelayaran, disusun atau ditimbun dalam gudang pelabuhan angkutan muat ke kapal, pelayaran dari pelabuhan kirim kepelabuhan lanjutan, pembongkaran dari kapal, penimbunan digudang, sampai barang di terima oleh pihak penerima dan pengurusan dokumen-dokumen pabean.

Peraturan-peraturan mengenai penyelenggaraan dan pengusaha pengangkutan melalui laut dapat kita jumpai dalam KUHD, Instruksi Presiden berlakunya Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut melibatkan perusahaan pelayaran, perusahaan penunjang angkutan laut dan kepelabuhan. Dalam KUHD pasal 466 buku II titel VA yang disebut dengan pengangkutan

adalah sebagai berikut. “Pengangkutan dalam arti menurut titel ini adalah orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu atau penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan, maupun karena perjanjian lainnya mengikat diri untuk melaksanakan pengangkutan barang-barang seluruhnya atau sebagian menyebrang lautan.”

Jadi disini menurut KUHD yang disebut pengangkut adalah siapa pun yang ikut serta menyelenggarakan pengangkutan, sekalipun mereka tidak secara langsung ikut menyelenggarakan pengangkutan itu sendiri. Pengangkut sebagai penyelenggara pengangkutan di laut memegang peranan yang penting untuk melancarkan arus barang dan orang dari suatu tempat ketempat lainnya. Keselamatannya harus dapat dipertanggungjawabkan baik kepada pengiriman barang maupun kepada pihak yang bersangkutan/berkepentingan. Sehubungan dengan ini, ada bermacam-macam cara telah dilakukan untuk menghindari atau mengurangi resiko yang mungkin akan didapat sewaktu dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut kemungkinan ditimpa kerugian atau biasa disebut resiko selalu ada. Resiko yang timbul dapat terjadi selama dalam pelayaran, pemuatan atau pembongkaran dan penimbunan. Untuk menjaga agar barang-barang yang diangkut dapat selamat sampai di tujuan dan juga menjaga kepentingan dari pemilik barang dan penyelenggara pengangkutan diperlukan pengaturan pengaturan yang baik dan terperinci.

Berlakunya Inpres No. 17 Tahun 2008 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, rangkaian kegiatan proses pengangkutan barang melalui laut dalam prakteknya sering dirangkap oleh perusahaan pelayaran.

Perusahaan pelayaran disamping melakukan usaha pelayaran juga melakukan usaha pergudangan, bongkar muat barang, bahkan tidak jarang perusahaan pelayaran melakukan usaha dokumen-dokumen pabean. Dengan adanya peran ganda perusahaan tersebut, tanggungjawab terhadap keselamatan barang selama dalam proses pengangkutan barang melalui laut hanya ada pada satu tangan, yaitu pada perusahaan pelayaran. Oleh karena itu jika timbul klaim dari pemilik atau pengirim barang karena kehilangan atau kerusakan barang miliknya dapat langsung ditunjukan pada pihak perusahaan pelayaran, karena itu perjanjian pengangkutan barang cukup dibuat dengan pihak perusahaan pelayaran saja.

Berlakunya Inpres No. 17 Tahun 2008 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi yang mulai berlaku sejak tanggal 4 April 1985, menyebabkan perubahan tata cara pengiriman barang. Untuk kegiatan bongkar muat barang hanya dapat dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut. Jadi selama proses pengangkutan barang berlangsung, kegiatan bongkar muat barang yang merupakan salah satu rangkaian kegiatannya tidak dilakukan oleh perusahaan pelayaran, akan tetapi dilakukan oleh perusahaan bongkar muat barang. Perusahaan pelayaran tidak lagi diperbolehkan melakukan kegiatan

bongkar muat barang yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* *receiving* serta *delivery* sehingga perusahaan pelayaran yang dahulu dapat berperan ganda sekarang hanya dapat melakukan kegiatan pengangkutan saja. Dengan demikian penyelenggaraan pengangkutan laut terdiri dari unsur-unsur sebagai berikut :

- a. Usaha pelayaran, meliputi pelayaran tetap dan teratur serta pelayaran tidak tetap dan tidak teratur.
- b. *Receiving* atau *Delivery* adalah jasa pekerjaan mengambil dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang lini I atau lapangan penumpukan dan meyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan rapat di pintu darat lapangan penumpukan atau sebaliknya.
- c. Usaha kepelabuhan bagaimana diatur berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Oleh karena itu, tanggungjawab terhadap keselamatan barang selama proses penyelenggaraan pengangkutan barang itu menjadi ada pada beberapa pihak. Disamping itu, di satu sisi proses pengangkutan barang melalui laut dilakukan oleh perusahaan pelayaran, sedangkan disisi lain kegiatan bongkar muat barang yang termasuk proses pengangkutan barang melalui laut menjadi wewenang perusahaan bongkar muat barang. Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan ini memerlukan suatu pengaturan yang terperinci dan baik. Hal ini disebabkan selain untuk menjaga kepastian hukumnya, juga untuk mengetahui siapa yang berhak untuk melakukan bongkar muat barang di pelabuhan, dan siapa yang bertanggungjawab bila terjadi atau timbul kerugian

atau kerusakan atau hilangnya barang dalam proses bongkar muat dan lain sebagainya.

Dari uraian tersebut diatas maka penulis ingin menelitinya lebih lanjut yang dituangkan dalam sebuah karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul :

“ANALISA HUKUM DAN TANGGUNGJAWAB PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA”

B. Permasalahan

Adapun yang menjadi pokok permasalahan adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana pengaturan perjanjian pengangkutan barang melalui laut menurut peraturan perundang-undangan?
2. Bagaimana tahap-tahap dalam kepengurusan mulai dari kedatangan sampai dengan keberangkatan kapal?

C. Ruang Lingkup dan Tujuan

Memahami latar belakang yang dikaitkan dengan pokok permasalahan tadi, maka dalam penulisan skripsi ini penulis berusaha membatasi/menentukan ruang lingkup pembahasan hanya di sekitar judul saja, yaitu mengenai prosedur dan pengangkutan barang lewat laut.

Kiranya tidak berlebihan bila dalam penulisan skripsi ini bahwa yang penulis kemukakan adanya temuan uraian cakupan permasalahan pokok, hal itu tidak lain penulis maksudkan semata-mata untuk mendukung dan saling

melengkapi, sehingga alur dari permasalahan dapat dihasilkan dengan sempurna. Penulis hanya membatasi prosedur dan syarat-syarat yang dilakukan dalam pengangkutan kapal lewat laut.

Tujuan penelitian adalah sasaran yang hendak dicapai dalam penelitian berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan.

D. Metodologi

Untuk mencari jawaban permasalahan-permasalahan diatas dengan judul skripsi ini maka penulis mencari jawaban atau solusi dengan mengadakan penelitian hukum dengan cara pengumpulan data antara lain sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan Masalah

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

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian Pada Umumnya

Pasal 1233 buku III KUHPerdara membagi sumber-sumber perikatan menjadi dua yaitu perikatan yang lahir karena perjanjian dan perikatan lahir karena undang-undang.

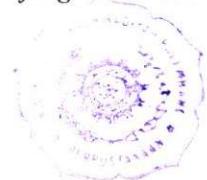
Perbedaan antara keduanya adalah bahwa perikatan yang lahir karena perjanjian menimbulkan hubungan hukum bagi para pihak yang mengikatkan diri dalam perjanjian tersebut berdasarkan kemauan dan kehendak sendiri dari para pihak yang bersangkutan.¹

Sedangkan perikatan yang lahir karena undang-undang adalah perikatan yang terjadi karena adanya peristiwa tertentu sehingga menimbulkan hak dan kewajiban bagi pihak yang terkait dan bukan berasal dari kehendak para pihak melainkan telah ditentukan oleh undang-undang.²

Perikatan yang lahir karena undang-undang dibagi menjadi dua yaitu perikatan yang lahir dari undang-undang saja dan perikatan yang lahir dari undang-undang karena suatu perbuatan manusia. Perbuatan manusia dibagi lagi menjadi dua yaitu perikatan yang lahir dari suatu perbuatan yang diperbolehkan dan yang lahir karena perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*).

¹I.G. Rai Widjaya, 2003, *Merancang Suatu Kontrak; Contract Drafting Teori dan Praktek Edisi Revisi*, Penerbit Kesaint Blanc, Jakarta. hal 24.

²Ibid., hal. 25.



1. Hubungan antara Perikatan Perjanjian

Pengertian perikatan tidak diatur secara tegas dalam KUHPerdato namun ada beberapa pendapat dari para ahli hukum mengenai perikatan yang dimaksud dalam KUHPerdato.

Menurut Mariam Darus Badruzaman, Perikatan adalah “suatu hubungan hukum di antara dua orang atau lebih, yang terletak dalam harta kekayaan, dengan pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi itu.”³

Sedangkan menurut Subekti, yang dimaksud dengan Perikatan adalah “suatu hubungan hukum (mengenai kekayaan harta benda) antara dua orang, yang memberi hak pada yang satu untuk menuntut barang sesuatu dari lainnya, sedangkan orang yang lainnya ini diwajibkan memenuhi tuntutan itu.”⁴

Berdasarkan definisi tersebut dapat diuraikan unsur-unsur dari perikatan yaitu:

- a. Adanya suatu hubungan hukum;
- b. Biasanya mengenai kekayaan atau harta benda;
- c. Antara dua orang/pihak atau lebih;
- d. Memberikan hak kepada pihak yang satu, yaitu kreditur;
- e. Meletakkan kewajiban pada pihak yang lain yaitu debitur;
- f. Adanya prestasi.⁵

Prestasi sendiri dalam undang-undang dinyatakan berupa menyerahkan suatu barang melakukan suatu perbuatan, dan tidak melakukan suatu perbuatan.

Sementara itu, definisi dari perjanjian adalah “suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap orang lain atau lebih.”⁶

³) Mariam Darus Badruzaman, 1994, *Aneka Hukum Bisnis*, Penerbit Alumni, Bandung, hal 3.

⁴) Subekti (a), 2003, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Cet. XXXI, Penerbit PT Intermaja, Jakarta, hal 122.

⁵) Widjaya, op.cit., hal.21-22.

⁶) Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek). hal. 1313.

Perikatan memiliki arti yang lebih luas dari perjanjian. Suatu perjanjian dikatakan mengikat dan mempunyai akibat hukum apabila telah memenuhi syarat-syarat yang ditentukan sehingga lahirlah perikatan. Perikatan dikatakan memiliki pengertian yang abstrak sedangkan perjanjian merupakan suatu bentuk peristiwa hukum yang konkret. Dengan demikian perikatan dengan perjanjian memiliki kaitan erat karena perjanjian adalah salah sumber perikatan.⁷

2. Asas-asas Umum Perjanjian

Adapun asas-asas umum yang dianut hukum perjanjian adalah sebagai berikut :

a. Asas Personalia

Perwujudan asas ini dapat dilihat dalam pasal 1315 KUHPerdara yang menyebutkan bahwa pada dasarnya suatu perjanjian dibuat seseorang dalam kapasitasnya sebagai individu, subyek hukum pribadi, dan hanya mengikat untuk dirinya sendiri. Namun lebih jauh dari itu, Pasal 1315 KUHPerdara juga menunjuk pada kewenangan bertindak pada seseorang yang mengadakan perjanjian. Kewenangan bertindak seseorang sebagai individu berdasarkan Pasal 1315 KUHPerdara dapat dibedakan ke dalam :

- 1) Seseorang bertindak untuk dan atas namanya sendiri. Dalam hal ini, orang tersebut berhak untuk melakukan perjanjian untuk kepentingan sendiri

⁷⁾ Subekti (a), op.cit., hal. 122.

2) Seseorang bertindak sebagai wakil dari pihak tertentu. Perwakilan ini dapat dibedakan dalam :

- a) Perwakilan suatu badan hukum dimana orang tersebut bertindak sesuai dengan kapasitasnya selaku yang berhak dan berwenang mengikat badan hukum tersebut dengan pihak ketiga;
- b) Perwakilan yang ditetapkan oleh hukum, misalnya dalam bentuk kekuasaan orang tua, kekuasaan wali dari anak di bawah umur, dan kewenangan kurator mengurus harta pailit;
- c) Perwakilan berdasarkan kuasa orang atau pihak yang memberikan kuasa.

b. Asas Tidak Boleh Main Hakim Sendiri

Setiap perjanjian menimbulkan hubungan hukum antara para pihak dimana terdapat kewajiban yang harus dipenuhi oleh pihak tertentu. Apabila kewajiban ini tidak dipenuhi oleh salah satu pihak maka pihak lainnya yang dirugikan dapat menuntut pemenuhan kewajiban tersebut. Disinilah asas ini berperan, pihak yang dirugikan tersebut tidak boleh main hakim sendiri untuk memperoleh haknya namun ia harus mengikuti prosedur dan ketentuan hukum yang berlaku misalnya melalui pengadilan atau meminta bantuan hakim.⁸

⁸⁾ Widjaya, op.cit., hal. 32.

c. Asas Konsensualisme

Asas ini mengandung makna bahwa setiap perjanjian lahir sejak detik tercapainya konsensus atau kesepakatan antara para pihak yang terlibat baik secara lisan maupun tertulis.

Asas ini menyatakan bahwa perjanjian sudah ada dan sah mengikat apabila sudah tercapai kesepakatan mengenai hal-hal pokok dalam perjanjian, tanpa diperlukan lagi adanya formalitas, kecuali ditetapkan lain.⁹

Perwujudan asas konsensualisme terdapat dalam Pasal 1320 angka 1 KUHPerdara, Pasal 1320 KUHPerdara mengatur empat syarat sah perjanjian yang meliputi :

- 1) Kesepakatan dari mereka yang mengikatkan diri (*de toestemming*);
- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan (*de bekwaamheid*);
- 3) Suatu hal tertentu (*een bepaald onderwerp*);
- 4) Suatu sebab yang halal (*eene geoorloofde oorzaak*).

d. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas yang dianut oleh oleh buku III KUHPerdara ini memberikan kesempatan seluas-luasnya bagi setiap orang untuk dapat membuat perjanjian sesuai dengan maksud dan keinginannya selama tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.¹⁰

⁹⁾ Ibid.

¹⁰⁾ Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek), op. cit., Pasal. 1320 angka 4 KUHPerdara jo Pasal. 1337 KUHPerdara

e. Perjanjian yang Sah Adalah Undang-undang (*Pacta Sunt Servanda*)

Perwujudan asas ini ada di dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yaitu semua perjanjian yang sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Perjanjian yang dimaksud disini dapat berupa perjanjian yang mempunyai suatu nama khusus maupun perjanjian yang tidak terkenal dengan suatu nama tertentu dimana perjanjian tersebut telah memenuhi ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara. Apabila syarat sah telah terpenuhi maka perjanjian akan mengikat sebagai undang-undang dan menimbulkan kepastian hukum bagi para pihak.¹¹

f. Asas Kepercayaan

Perjanjian harus dibuat berdasarkan kepercayaan para pihak bahwa masing-masing pihak akan memenuhi prestasinya. Berdasarkan kepercayaan ini, kedua belah pihak mengikatkan diri dan perjanjian tersebut berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak didalamnya.¹²

g. Asas Kekuatan Mengikat

Para pihak terikat tidak hanya terbatas pada apa yang diperjanjikan tetapi juga terikat terhadap unsur-unsur lain sepanjang dikehendaki oleh kebiasaan, kepatutan serta moral.¹³

¹¹⁾ Mariam Darulzaman et. al., 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan : Dalam Rangka Menyambut Masa Purna Baki Usia 70 Tahun*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung. hal 82.

¹²⁾ Badrulzaman, op.cit., hal.88.

¹³⁾ Ibid., hal.88.

h. Asas Persamaan Hukum

Asas ini menempatkan para pihak dalam persamaan derajat, tidak ada perbedaan, walaupun ada perbedaan kulit, bangsa, kekayaan, kekuasaan, jabatan, dan lain-lain.¹⁴

i. Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan merupakan kelanjutan dari asas persamaan dimana asas ini menghendaki kedua belah pihak untuk memenuhi dan melaksanakan hak dan kewajiban yang terdapat dalam perjanjian. Kreditur memiliki kekuatan untuk menuntut prestasi melalui kekayaan debitur, namun kreditur juga memikul beban untuk melaksanakan perjanjian dengan itikad baik. Kedudukan kreditur yang kuat diimbangi dengan kewajibannya untuk memperhatikan itikad baik, sehingga kedudukan kreditur dan debitur seimbang.¹⁵

j. Asas Kepastian Hukum

Kepastian hukum perjanjian bagi kedua belah pihak dapat dilihat dari kekuatan mengikat perjanjian itu sendiri yang berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak.¹⁶

¹⁴⁾ Ibid., hal. 88.

¹⁵⁾ Ibid

¹⁶⁾ Ibid

k. Asas Moral

Asas ini terlihat dalam perikatan wajar, dimana suatu perbuatan sukarela dari seseorang tidak menimbulkan hak baginya untuk menggugat kontra prestasi dari pihak debitur. Hal ini juga terlihat dalam *zaakwaarneming* dimana seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan terlihat dalam *zaakwaarneming* dimana seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sukarela (moral) yang bersangkutan mempunyai kewajiban (hukum) untuk meneruskan dan menyelesaikan perbuatannya. Asas ini terlihat dalam Pasal 1339 KUHPerdara. Faktor-faktor yang memberikan motivasi pada yang bersangkutan melakukan perbuatan hukum itu berdasarkan pada kesusilaan (moral), sebagaimana panggilan dari hati nuraninya.¹⁷

l. Asas Kepatutan

Pasal 1339 KUHPerdara merupakan perwujudan asas kepatutan yang ternyata berkaitan dengan ketentuan mengenai isi perjanjian.¹⁸

3. Subjek dan Objek Perjanjian

Adapun subjek perjanjian meliputi :

- a. Pribadi kodrati atau orang (*Natural person-natuurlijk persoon-private person*);
- b. Badan hukum (*Legal entity-rectpersoon-artificial person*).

¹⁷⁾ Ibid., hal. 88-89.

¹⁸⁾ Ibid., hal. 89.

Pihak-pihak dalam perjanjian terdiri dari kreditur dan debitur dimana kreditur adalah pihak yang berhak atas sesuatu dari pihak lain/debitur sedangkan debitur adalah pihak yang berkewajiban memenuhi sesuatu kepada kreditur.

Objek perjanjian dalam hal ini adalah pemenuhan sesuatu yang disebut dengan prestasi yang menurut Pasal 1234 KUHPerdara dapat berupa :

- a. Menyerahkan sesuatu, bila memberikan benda atau memberikan sesuatu untuk dipakai (pemakaian)
- b. Melakukan sesuatu
- c. Tidak melakukan sesuatu¹⁹

4. Syarat Sah nya Perjanjian

Syarat sahnya perjanjian berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdara meliputi empat syarat, yaitu :

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan diri;
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- c. Suatu hal tertentu;
- d. Suatu sebab yang halal.

Empat unsur syarat sah perjanjian ini lebih lanjut dikelompokkan menjadi dua yaitu syarat subyektif dan syarat obyektif.

Unsur kesepakatan dan kecakapan termasuk syarat subyektif karena menyangkut subjek perjanjian. Sedangkan unsur suatu hal tertentu dan sebab yang halal termasuk unsur obyektif karena menyangkut obyek perjanjian. Pembedaan ini menimbulkan akibat hukum yang berbeda. Apabila syarat

¹⁹⁾ Widjaya, op.cit., hal.119.

subyektif perjanjian tidak dipenuhi maka akibat hukumnya adalah perjanjian tersebut dapat dibatalkan yang artinya dapat dimintakan pembatalannya kepada hakim melalui pengadilan. Sedangkan apabila syarat obyektif tidak dipenuhi maka akibat hukumnya adalah perjanjian tersebut batal demi hukum dimana perjanjian dianggap tidak pernah ada.

Adapun unsur-unsur yang terdapat dalam suatu perjanjian meliputi :

1. Unsur Esensialia (*Essential Elements*)

Unsur Esensialia adalah sesuatu hal yang harus ada, yang merupakan hal pokok sebagai syarat yang tidak boleh diabaikan dan harus dicantumkan dalam suatu perjanjian. Perjanjian tanpa hal pokok tersebut tidak sah dan tidak mengikat pada pihak yang membuatnya. Hal pokok yang dimaksud disini tergantung dari jenis perjanjian yang akan dibuat.

2. Unsur Naturalia (*Natural Elements*)

Unsur naturalia merupakan ketentuan hukum umum, suatu syarat yang biasanya dicantumkan dalam perjanjian, namun tanpa pencantuman syarat yang dimaksud perjanjian tetap sah dari mengikat.²⁰

3. Unsur Aksidentalialia (*Accidental Elements*)

Unsur aksidentalialia merupakan suatu syarat yang tidak harus ada, tetapi dicantumkan juga oleh para pihak untuk keperluan tertentu dengan maksud khusus sebagai suatu kepastian.²¹

²⁰⁾ Widjaya, op.cit., hal.119.

B. Perjanjian dan Tanggungjawab Pengangkutan dalam Pengangkutan

Laut melalui Laut

1. Pengertian Pengangkutan Laut

Segala hal yang berhubungan dengan pengangkutan barang atau orang melalui laut dengan kapal-kapal laut pada pokoknya diatur dalam Buku ke II Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dengan judul “Hak-hak dan Kewajiban yang bersumber pada pelayaran.” Buku ke II tersebut mengatur dalam :

- a. Bab V Tentang pencarteran Kapal.
- b. Bab VA Tentang Pengangkutan Barang.
- c. Bab VB Tentang Pengangkutan Orang.

Salah satu peraturan yang cukup penting ialah Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988, Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (Lembaran Negara No. 37/1988).

Tidak ada satu pasalpun yang memberi batasan tentang apa yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan. Untuk itu ada beberapa pendapat dari para sarjana, antara lain seperti yang dikemukakan oleh Prof. R. Soekardono., SH, bahwa :

”Perjanjian pengangkutan yaitu sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.”²²

²¹⁾ Ibid., hal.120.

²²⁾ R. Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Penerbit Rajawali, Bandung. hal 14.

Sedangkan menurut H.M.N. Purwostjipto, SH, berpendapat bahwa :

“Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.”²³

Berdasarkan pendapat tersebut menurut hemat penulis pengertian yang diberikan oleh Prof.R.Soekardono, SH. adalah lebih tepat dengan alasan bahwa perjanjian pengangkutan tidaklah sama dengan pengertian pengangkutan. Oleh karena itu sebaiknya perjanjian pengangkutan diartikan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pengangkutan dengan pengirim barang atau penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya pengirim barang atau penumpang/orang mengikatkan diri untuk membayar biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Dari batasan di atas jelas terlihat, bahwa berdasarkan obyek dari perjanjian pengangkutan itu, maka pengangkutan laut itu terdiri atas sebagai berikut :

- a. Pengangkutan barang
- b. Pengangkutan penumpang atau orang

²³⁾ R. Purwostjipto, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta. hal 2.

2. Sifat Hukum dan Subjek Perjanjian Pengangkutan

Dalam uraian terdahulu telah dikemukakan bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik, artinya kedua pihak sama-sama mengikatkan diri. Subyek dari perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim barang atau penumpang atau orang, yang mempunyai kedudukan yang sama. Jadi di antara mereka tidak ada yang mempunyai kedudukan lebih rendah atau lebih tinggi.

Sebagaimana diketahui, dalam hukum perjanjian terdapat tiga macam bentuk prestasi, seperti yang ditentukan oleh pasal 1234 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yakni "Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu.

Dalam hal ini perjanjian pengangkutan dapat digolongkan ke dalam bentuk prestasi untuk berbuat sesuatu. Pengangkut melakukan sesuatu untuk pengiriman barang, yaitu membawa barang ke tempat tujuan, sedangkan untuk itu pengirim barang harus membayar biaya. Berkaitan dengan hal tersebut, ada pendapat yang mengatakan bahwa perjanjian pengangkutan itu bersifat pelayanan berkala, karena pekerjaan tersebut dilakukan pada waktu-waktu tertentu, tidak bersifat terus-menerus. Pendapat ini didukung oleh Prof. R. Soekardono, SH.

Ada pula pendapat lain yang mengatakan, bahwa perjanjian pengangkutan mempunyai sifat perjanjian melakukan pekerjaan dan perjanjian penyimpanan berdasarkan pasal 1706 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan pasal 466 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Sedangkan H. M. N. Purwosutjipto, SH, menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan itu adalah bersifat campuran. Pendapat tersebut dapat diterima dengan memperhatikan bahwa dalam perjanjian pengangkutan itu terdapat unsur-unsur sebagai berikut :

- a. pelayanan berkala, yang terkandung dalam pasal 1601 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Dikatakan demikian karena hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak terus menerus, tetapi hanya kadang kala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang;
- b. unsur penyimpanan, terbukti adanya antara lain ketentuan dalam Pasal 468 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut;
- c. unsur pemberian kuasa, hal ini terbukti dengan adanya antara lain ketentuan dalam pasal 371 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang berbunyi sebagai berikut.

“Nahkoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk itu dan jika perlu untuk itu menghadap dimuka hakim.”

Sementara Pasal 371 ayat 3 berbunyi sebagai berikut :

“Dalam keadaan yang mendesak ia diperbolehkan menjual muatan atau sebagian dari itu atau guna membiayai pengeluaran-pengeluaran

yang telah dilakukan guna kepentingan muatan tersebut, meminjam uang dengan mempertaruhkan muatan itu sebagai jaminan.”²⁴

Suatu hal yang penting mengenai perjanjian pengangkutan adalah sebagaimana perjanjian pada umumnya, sifatnya adalah konsensual.

Perjanjian tersebut tidak harus dibuat dengan cara tertulis, cukup bila telah tercapai kesepakatan antara pihak pengangkutan dan pengirim barang. Untuk sahnya perjanjian pengangkutan, hendaklah dipenuhi isi ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berbunyi sebagai berikut.

Untuk sahnya persetujuan-persetujuaan diperlukan empat syarat yaitu :

- 1) sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
- 2) kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- 3) suatu hal tertentu;
- 4) suatu sebab yang halal.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka dapat dikatakan bahwa perjanjian pengangkutan mempunyai unsur-unsur sebagai berikut :

- a. menyangkut 2 (dua) pihak yaitu pihak pengangkut dan pihak pengirim barang atau penumpang;
- b. setuju mengikatkan diri menyelenggarakan pengangkutan dan setuju mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan;
- c. mempunyai objek pengangkutan yaitu barang atau orang/penumpang;
- d. pengangkutan itu dari suatu tempat ke tempat lain atau tujuan tertentu.

²⁴⁾ Ibid., hal.9.

3. Pihak-pihak dalam Perjanjian Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan barang terdapat dua pihak yaitu pengangkut dan pengirim barang.

1. Pengangkut

Pengertian pengangkut dapat ditemui dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang maupun Konvensi Internasional, seperti *The Hague Rules* dan *The Hamburg Rules*. Pasal 466 dan pasal 521 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyatakan bahwa :

“Pengangkut dalam arti Bab ini (VA & VB) adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang atau orang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut di atas, maka di dalam suatu perjanjian pengangkutan barang dapat bertindak sebagai pengangkut adalah :

- a) pemilik kapal sendiri yang merangkap pengusaha kapal
- b) dapat pula pengusaha kapal yang bukan pemilik kapal
- c) dapat seorang pencarter baik menurut waktu ataupun menurut perjalanan

Dengan perkataan lain pengangkut tidak harus seorang pemilik kapal, cukup bila ia merupakan seorang pengusaha kapal atau seorang pencarter kapal saja. Sehubungan dengan ini perlu diperhatikan Pasal 320 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menentukan bahwa pengusaha kapal adalah dia yang memakai sebuah kapal guna pelayaran di laut dan

mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikanya oleh seorang nakhoda yang bekerja padanya.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 79 tahun 1988 Tentang Tata Cara Permohonan dan Pemberian Izin Usaha Perusahaan, Pelayaran serta Penyelenggaraan Angkutan Laut, pada prinsipnya pengusaha pelayaran diharuskan memiliki atau menguasai sekurang-kurangnya sebuah kapal yang laik laut berbendera Indonesia. Sedangkan bagi perusahaan pelayaran patungan antara Perusahaan, Pelayaran Nasional dengan Perusahaan Pelayaran Asing diwajibkan memiliki sekurang-kurangnya sebuah kapal yang laik laut berbendera Indonesia dan mempunyai nomor pokok wajib pajak (NPWP).

Sementara itu telah dikeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 4 tahun 1990 Tentang Penegasan Beberapa Pasal dan Lampiran Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 79 tahun 1988, Tentang Tata Cara Permohonan dan Pemberian Izin Usaha Perusahaan Pelayaran serta menyelenggarakan Angkutan Laut. Di dalam pasal 1 Surat Keputusan tersebut dinyatakan dengan menegaskan beberapa pasal dan lampiran dalam Keputusan Menteri Perhubungan.

Untuk menjalankan perusahaan pelayaran wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a) merupakan Badan Usaha Milik Negera (BUMN) termasuk Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang salah satu usahanya adalah angkutan laut atau

badan hukum Indonesia yang berbentuk Perusahaan Terbatas (PT), yang didirikan khusus untuk usaha itu.

- b) memiliki dan atau menguasai sekurang-kurangnya sebuah kapal motor berukuran di atas 100 M3 atau Tug Boat, dengan tongkangnya masing-masing berukuran di atas 125 PK dan 100 M3 yang laik laut berbendera Indonesia yang dipergunakan mengangkut penumpang, barang dan atau hewan untuk keperluan penyelenggaraan angkutan laut.
- c) dalam hal penguasaan kapal dengan cara carter dalam rangka untuk memenuhi persyaratan izin usaha banyak dapat dilakukan dengan cara bare boat carter dalam jangka waktu sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun.
- d) bagi Perusahaan Pelayaran Patungan antara Perusahaan Pelayaran Nasional dengan Perusahaan Pelayaran Asing, diwajibkan memiliki sekurang-kurangnya sebuah kapal laik laut berbendera Indonesia, berukuran sekurang-kurangnya 2.500 DWT.
- e) mempunyai Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

2. Pengirim dan Penerima Barang

Pasal 90 ayat 6 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menentukan bahwa pengiriman barang atau expeditur harus memberikan tanda tangannya dalam surat angkutan. Ketentuan ini menunjukkan bahwa pengirim barang adalah merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan barang, tetapi pada umumnya pihak pengirim bukanlah pemilik barang. Sudah merupakan

kebiasaan pemilik barang menyerahkan pengiriman barang-barangnya kepada orang lain yakni expeditur.

Pasal 86 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menyebutkan bahwa expeditur adalah orang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut barang-barang perniagaan dan barang-barang di darat atau diperairan.²⁵ Jadi menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang expeditur adalah sebagai pencari pengangkut untuk keperluan pengirim barang, ia tidak menangani sendiri pengangkutan barang-barang muatan itu.

Jadi menurut konvensi tersebut Pengirim barang adalah setiap orang yang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu telah diadakan dengan pihak pengangkut atau setiap orang untuk siapapun atau untuk atas nama siapa barang-barang itu benar-benar telah diserahkan kepada pengangkut sehubungan dengan terjadinya perjanjian pengangkutan di laut itu.

Bila perjanjian pengangkutan terdiri dari dua pihak yakni pengangkut dan pengirim barang, dalam pengangkutan barang melalui laut itu, selain pengirim barang, perlu diperhatikan pihak penerima barang dan barang yang diangkut.

Tentang penerima barang, di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang tidak ditemukan pengertian secara tegas, hanya dalam beberapa ketentuan, kelihatan bahwa penerima barang merupakan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.

²⁵⁾ Kitab Undang-undang Hukum Dagang, op.cit., Pasal 86.

Seperti ditentukan dalam pasal 483 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang sebagai berikut.

“Baik si pengangkut, maupun si penerima barang adalah berhak meminta diadakannya pemeriksaan oleh Hakim untuk menyelidiki keadaan dalam mana barang tersebut diserahkan atau telah menyerahkannya, begitu pula untuk menaksir besarnya kerugian yang ditimbulkan.”²⁶

Demikian pula dalam pasal 506 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menentukan sebagai berikut :

“Konsumen adalah suatu surat yang bertanggung dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya kesuatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada seorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan menyerahkannya.”²⁷

Dari ketentuan tersebut dapat disimpulkan bahwa penerima barang itu adalah mereka yang ditunjuk dalam konosemen kepada siapa barang harus diserahkan oleh pengangkut.

Sebagai penerima barang, mungkin ia pengirim barang sendiri atau orang lain. Bila si penerima barang yang sekaligus sebagai pengirim barang, maka tentu saja dalam hal tersebut merupakan salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Jadi perjanjian pengangkutan yang diadakan antara pengangkut dan pengirim, dan melibatkan pula kepentingan penjamin dan penerima barang. Barang sebagai salah satu obyek yang penting untuk terjadinya perjanjian pengangkutan melalui laut. Tetapi Kitab Undang-undang Hukum Dagang

²⁶⁾ Ibid., Pasal. 483 ayat 1.

²⁷⁾ Ibid., Pasal 506 ayat 1.

tidak memberikan pengertian tentang apa yang disebut barang itu. Pokoknya segala muatan yang diangkut selain orang dinamakan barang. Hal ini ternyata dari adanya pembagian atas pengangkutan barang dan penumpang/orang.

F. D. C. Sudjatmiko menyatakan :

“Adapun yang dimaksud dengan muatan kapal atau cargo itu adalah segala macam barang dan dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/badan dipelabuhan atau pelabuhan-pelabuhan tujuan.”²⁸

Adapun macam-macam muatan sebagai berikut.

- a. ditinjau dari jenis muatan dan kualitas per unit pengapalan :
 - 1) *General cargo*, yaitu muatan yang terdiri dari berbagai jenis barang yang dibungkus dan dikapalkan secara potongan;
 - 2) *Bulk cargo*, yaitu muatan yang terdiri dari satu macam barang yang tidak dibungkus, yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar. Muatan *bulk* ini sering juga dinamakan muatan curah;
 - 3) *Homogenous cargo*, yaitu muatan yang terdiri dari satu macam barang yang dikapalkan, sekaligus dalam jumlah besar dalam keadaan terbungkus.
- b. ditinjau dari sifat ilmiahnya :
 - 1) muatan padat
 - 2) muatan cair
 - 3) muatan gas

²⁸⁾ F.D.C, Sudjatmiko, 1985, *Pokok-pokok Pelayanan Niaga*, Cet I, Penerbit C.V.A Kademika Pressindo, Jakarta. hal 7.

c. ditinjau dari segi *custody* dan *handling* terhadap muatan:

- 1) muatan berbahaya, yaitu muatan yang sifatnya mudah terbakar atau meledak, pada suatu keadaan dapat terbakar atau meledak baik karena bahannya sendiri maupun karena bersama-sama ditempatkan dalam ruang dengan muatan lain;
- 2) muatan yang memerlukan pendinginan;
- 3) muatan yang panjang dan/atau beratnya melebihi ukuran tertentu.

C. Periode Tanggungjawab Pengangkut

Kewajiban pengangkut yang utama adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima barang. Hal ini berarti, periode (jangka waktu) mulai dan berakhirnya tanggungjawab pengangkut tergantung kepada saat penerimaan dan saat penyerahan barang. Dalam ketentuan di atas dengan adanya istilah saat diterima dan saat diserahkan dapat menimbulkan suatu masalah yaitu mengenai kapan suatu pengangkutan telah dapat dianggap sebagai suatu penyerahan.

Sedangkan barang-barang yang diangkut dapat diterima pengangkut melalui gudang dan disamping kapal atau disuatu tempat lain. Oleh karena ketentuan tersebut tidak memberikan kejelasan, maka untuk itu perlu dalam surat perjanjian pengangkutan ditegaskan tentang cara penerimaan barang dari pengirim barang kepada pengangkut serta cara penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima barang.

Apabila ditentukan penerimaan barang melalui gudang, ini berarti barang-barang yang akan diangkut diterimakan oleh pengirim barang kepada pengangkut di luar gudang pelabuhan pemuatan atau gudang lini I. Maka mulai dari pintu luar gudang pemuatan barang-barang tersebut menjadi tanggungjawab pengangkut sampai barang diangkut dan diserahkan di pelabuhan tujuan. Karena apabila diperjanjikan bahwa barang selama berada di gudang masih menjadi tanggungjawab pengirim barang, pengangkut baru mulai bertanggungjawab sejak barang dikeluarkan dari gudang untuk diangkut. Demikian pula, bila penyerahan barang melalui gudang, maka pengangkut bertanggungjawab sampai barang itu diserahkan kepada penerima di pintu luar gudang pelabuhan atau gudang lini I.

Tentang Pengesahaan dan Penyelenggaraan Angkutan Laut di dalam pasal 14 Ayat 1, mengatur sebagai berikut :

“Perusahaan Pelayaran bertanggungjawab sebagai pengangkut barang kepada pemilik barang sejak saat menerima barang dari pengirim sampai menyerahkan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau syarat-syarat perjanjian pengangkutan dan kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran”.

Dan ayat 2 mengatur sebagai berikut :

“Dalam suatu perusahaan pelayaran menguasai gudang laut seperti dimaksud dalam pasal 12, ayat 2 dan 3, perusahaan pelayaran yang bersangkutan bertanggungjawab atas kehilangan dan kerusakan barang selama barang-barang tersebut berada dalam gudang laut”.

Bunyi pasal 14 ayat 1 tersebut, ternyata lebih jelas dan tegas dari bunyi pasal 468 ayat 1. Andaikata tidak ada pengaturan dalam perundang-undangan, tidak diatur secara jelas tentang periode tanggungjawab pengangkut, maka dapat dilihat dari syarat perjanjian pengangkutan dan kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran. Jika dalam perjanjian pengangkutan ada mengatur periode tersebut secara jelas, maka dengan sendirinya masalah pada saat mana barang dianggap telah diterima dan diserahkan oleh pengangkut, dan tidak lagi merupakan persoalan antara pengangkut dengan pengirim barang. Pertanggungjawaban yang dipikul oleh pengangkut merupakan suatu kenyataan bahwa pengangkut dalam perjanjian pengangkutan itu adalah pihak yang mengikatkan diri untuk memberikan suatu jasa.

D. Perbatasan Tanggungjawab Pengangkut

Bila diperhatikan pasal-pasal di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, maka dapat dibedakan 3 (tiga) macam pertanggungjawaban pengangkut :

- a. Pengangkut wajib untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya dan menjadi tanggungjawabnya apabila barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak(pasal 468, ayat 1 & 2). Dalam hal ini ada beberapa kemungkinan yang dapat terjadi.

seluruh atau sebagian barang menjadi rusak karenanya serta yang mengakibatkan ia terlambat menyerahkan barang yang diangkutnya adalah merupakan tanggungjawabnya. Tentu saja ini merupakan suatu hal yang berat bagi si Pengangkut. Dalam pasal 468 ayat 2 dinyatakan bahwa pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk memberi ganti kerugian bilamana ia dapat membuktikan bahwa kewajibannya tidak dapat dilakukan sebagai akibat suatu peristiwa yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya atau cacat dari barang tersebut, atau oleh kesalahan dari pengirim.

Dalam hal ini misalnya terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan kapal tenggelam, sehingga si pengangkut menderita kerugian yang besar, ia harus lagi berjuang mengumpulkan bukti-bukti agar ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, sehingga dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian kepada pengirim barang. Ia harus dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau rusaknya barang itu, karena suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah ataupun dihindarkan.

Mengingat betapa beratnya tanggungjawab yang dipikul oleh pengangkut tersebut, maka diadakan pula ketentuan-ketentuan yang memperkenankan si pengangkut untuk membatasi tanggungjawab. Hal ini dapat kiranya dimengerti, sebab andaikata pengangkut sama sekali tidak diperkenankan membatasi tanggungjawabnya, maka ada kemungkinan akan sangat kecil atau bahkan tidak ada pihak yang menyediakan diri sebagai pengangkut. Akibat ketiadaan pihak pengangkut dalam pengangkutan laut

akan menimbulkan dampak yang sangat luas sekali bagi kehidupan suatu negara umumnya, negara-negara maritim khususnya.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang, mengadakan pembatasan pertanggungjawaban pengangkut dalam beberapa pasalnya. Pasal 469, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menetapkan sebagai berikut: Untuk dicurinya atau hilangnya emas, perak, permata dan lain-lain barang berharga, uang dan surat-surat berharga, begitupun untuk kerusakan pada barang-barang berharga yang mudah mendapat kerusakan, tidaklah si pengangkut bertanggungjawab, melainkan apabila tentang sifat dan harga barang-barang tersebut, diberitahukan kepadanya, sebelum atau sewaktu barang-barang tadi diterimanya. Pasal 470 ayat 1, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menyatakan sebagai berikut: Tidak diperbolehkan kepada si pengangkut untuk minta diperjanjikan, bahwa ia tidak bertanggungjawab atau tidak selamanya sampai suatu harga yang terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang diusaha kannya akan pemeliharaan, perlengkapan atau peranak buahan alat pengangkutannya, ataupun kurang diusahakannya kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan, ataupun yang disebabkan karena salah memperlakukannya atau kurang penjagaannya terhadap barang yang diangkut. Janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.

Dari pasal tersebut ditegaskan bahwa segala apa yang terjadi, si pengangkut tidak dapat melepaskan kewajibannya yang utama yaitu :

- a. untuk mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau pernak buahan alat pengangkutannya;
- b. untuk mengusahakan kesanggupan alat pengangkutan itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
- c. memperlakukan dan menjaga barang yang diangkut dengan baik.

Selanjutnya dari Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menentukan pula bahwa sejauh manapun pertanggungjawaban si pengangkut dibatasi dalam suatu perjanjian pengangkut, pengangkut harus selalu membuktikan bahwa ia sudah berusaha secara cukup agar alat-alat pengangkutannya dipelihara dan diperlengkapi secara baik dan agar alat-alat itu dapat dipergunakan sesuai dengan perjanjian pengangkutan, apabila ternyata kerugian yang timbul itu diakibatkan oleh sesuatu cacat dari alat pengangkut itu.

Ketentuan ini merupakan peraturan mutlak (*dwingend recht*) artinya tidak dapat dikesampingkan walaupun dibuat dalam perjanjian pengangkutan. Dan dikatakan bahwa si pengangkut selalu bertanggungjawab apabila dapat dibuktikan, bahwa dari pihak pengangkut atau dari orang-orang suruhannya ada kesalahan atau kelalaian dalam melakukan tugas. Namun ditegaskan pula bahwa pengangkut diberikan keleluasaan untuk menjanjikan secara tegas, bahwa ia tidak bertanggungjawab dalam hal ada kesalahan atau kelalaian dari pihaknya. Dengan perkataan lain ketentuan tersebut bukanlah merupakan peraturan yang memaksa.

BAB III

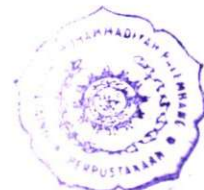
PEMBAHASAN

A. Pengaturan Perjanjian Pengangkutan Barang melalui Laut menurut Peraturan Undang-undang

Terjadinya perjanjian pengangkutan menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim atau penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan semacam ini tidak terdapat pengaturannya dalam undang-undang, melainkan ada dalam kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan, oleh karena itu serangkaian perbuatan tersebut perlu ditelusuri melalui kasus perjanjian pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan barang yang terjadi di laut, didahului dengan adanya perjanjian perdagangan antara kedua negara. Didalam perjanjian pengangkutan barang di laut, hal yang lebih ditekankan adalah mengenai kesepakatan mengenai tarif bea masuk. Tarif bea masuk dikenakan berdasarkan perjanjian atau kesepakatan yang dilakukan Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah negara lain atau beberapa negara lain, misalnya: bea masuk berdasarkan *Common Effective Preferential Tariff* untuk *Asean Free Trade Area (Cept for AFTA)*.

Dengan memperhatikan Undang-undang No.7 Tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization*



(Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia), besarnya tarif maksimum ditetapkan setinggi-tingginya 40% termasuk bea masuk tambahan.

Pengangkut merupakan pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkut yang berbentuk perusahaan persekutuan badan hukum, dalam hal ini, PT. Pan Maritim Wira Pawitra berkedudukan sebagai pengangkut. Perjanjian pengangkutan dapat terjadi secara langsung antara pihak-pihak atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara yakni ekspediter, biro perjalanan, dan sebagainya. Apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran dari pihak pengangkut dilakukan dengan langsung menghubungi pihak pengirim atau penumpang. Pada pengangkutan laut, kapal laut menyinggahi pelabuhan-pelabuhan untuk memuat barang atau penumpang.

Mengenai saat kapan perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat para pihak, sebagian terdapat ketentuannya dalam undang-undang dan sebagian lagi tidak ada. Dalam hal tidak terdapat ketentuannya dalam undang-undang, maka kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan diikuti.

Dalam KUHD terdapat ketentuan yang mengatur saat terjadi persetujuan kehendak, baik mengenai pengangkutan barang maupun penumpang. Menurut ketentuan Pasal 504 KUHD pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di kapal menerima surat tanda terima (*mate's receipt*) yang merupakan bukti bahwa barangnya telah dimuat dalam kapal. Jika pengirim menghendaki konosemen, ia dapat menukarkan surat tanda terima itu dengan konosemen yang diterbitkan oleh pengangkut.

Dari ketentuan ini dapat diketahui bahwa penerbitan surat tanda terima adalah suatu keharusan. Tetapi penerbitan konosemen bukan suatu keharusan. Surat tanda terima membuktikan bahwa barang sudah diterima dan dimuat dalam kapal sesuai dengan penyerahan dari pengirim. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan laut terjadi dan mengikat pihak-pihak “sejak surat tanda terima barang ditandatangani” oleh pengangkut atau orang atas nama pengangkut. Dalam surat tanda terima itu dicantumkan tanda tangan pengangkut dan tanggal penerimaan jika diterbitkan konosemen, tanggal penerimaan sama dengan tanggal surat itu.

Dokumen pengangkutan terdiri dari surat muatan untuk pengangkutan barang dan tiket penumpang untuk pengangkutan penumpang. Baik surat muatan maupun tiket penumpang diatur dalam undang-undang. Dalam Pasal 90 KUHD dinyatakan bahwa surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dengan pengangkut, ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter.

Memperhatikan ketentuan Pasal 90 KUHD, maka dapat dinyatakan bahwa surat muatan dibuat oleh pengirim atau ekspediter atas nama pengirim, dan baru berfungsi sebagai surat perjanjian (bukti ada perjanjian) jika pengangkut menandatangani juga surat muatan tersebut.²⁹

Dalam Pasal 506 KUHD dinyatakan bahwa konosemen adalah surat bertanggung dimana pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang tertentu untuk diangkut ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk dan di sana menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk (penerima) disertai dengan janji-

²⁹⁾ Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pasal 90.

janji apa penyerahan akan terjadi. Berdasarkan ketentuan Pasal 504 KUHD, konosemen diterbitkan oleh pengangkut atas permintaan pengirim.³⁰ Tetapi menurut ketentuan Pasal 505 KUHD, nakhoda dibolehkan menerbitkan konosemen apabila ada barang yang harus diterima untuk diangkut, sedangkan pengangkut atau perwakilan tidak ada di tempat itu.³¹

Konosemen mempunyai arti penting dalam dunia perusahaan pengangkutan laut dan perdagangan sebab konsomenen berfungsi sebagai berikut :

- a. Pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan, konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut, pengirim dan penerima, sehingga barang dilindungi dari perbuatan sewenang-wenang dan tidak bertanggungjawab pengangkut.
- b. Surat bukti tanda terima barang di atas kapal, dengan adanya konosemen pengangkut atau agen atau nakhoda mengakui bahwa ia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan;
- c. Tanda bukti atas barang, dengan memiliki konosemen berarti sekaligus memiliki barang yang tersebut didalamnya. Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut didalamnya. Di kapal mana barang itu berada (Pasal 510 KUHD). Penyerahan konosemen

³⁰⁾ Ibid., Pasal 504.

³¹⁾ Ibid., Pasal 505.

sebelum barang yang tersebut didalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai penyerahan barang tersebut (Pasal 517 a KUHD);³²

- d. Kwitansi pembayaran biaya pengangkutan, dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan diserahkan lebih dahulu di pelabuhan pemuatan (*freight prepaid*) oleh pengirim atau dibayar kemudian di pelabuhan tujuan (*freight to collected*) oleh penerima.

Kontrak atau persyaratan pengangkutan, konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan yang memuat syarat-syarat pengangkutan.

Dalam KUHD tidak ada pasal khusus yang memerinci isi yang perlu dimuat dalam konosemen, tetapi dari beberapa pasal yang mengatur perihal konosemen dan contoh konosemen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran, isi yang perlu dimuat dalam konosemen dapat dirinci sebagai berikut :

- a. Nama dan tanggal pembuatan konosemen;
- b. Nama dan alamat pengangkut (perusahaan pelayaran);
- c. Nama dan alamat pengirim;
- d. Nama dan alamat penerima;
- e. Nama dan pengangkut sebelumnya;
- f. Tempat penerimaan oleh pengangkut sebelumnya;
- g. Nama kapal yang mengangkut;
- h. Nama pelabuhan pemuatan;
- i. Nama pelabuhan pembongkaran;
- j. Tempat penyerahan oleh pengangkut terusan;
- k. Jenis barang, merek, jumlah, ukuran berat;
- l. Jumlah biaya pengangkutan dan biaya-biaya lain;
- m. Tempat pembayaran biaya pengangkutan dan biaya-biaya lain;
- n. Syarat-syarat penyerahan (klausula-klausula perjanjian);
- o. Jumlah konosemen asli yang diterbitkan;
- p. Tanda tangan pengangkut.

³²⁾ Ibid., Pasal 517 a.

Dari cara peralihannya, terdapat tiga jenis konosemen, yakni sebagai berikut :

- a. Konosemen atas nama (*op naam*), nama penerima dicantumkan dengan jelas dalam konosemen. Konosemen ini diperalihkan (diserahkan) kepada pihak lain dengan cara *cesse*.
- b. Konosemen atas pengganti (*aan toonder*), nama penerima dicantumkan dengan jelas diikuti oleh "atau pengganti" dalam konosemen. Konosemen ini diperoleh (diserahkan) kepada pihak lain dengan cara endorsemen (Pasal 506 ayat 3 KUHD).
- c. Konosemen atas tunjuk (*aan toonder*), nama penerima tidak dicantumkan dalam konosemen, tetapi dicantumkan "atau yang membawa" atau "yang menunjukkan". Konosemen ini (diperalihkan) atau diserahkan kepada pihak lain dengan cara dari tangan ke tangan.

Di Indonesia, konosemen yang paling banyak digunakan dalam praktek pengangkutan laut adalah konosemen atas nama (*op naam*).

Dengan adanya perjanjian pengangkutan barang melalui kapal laut maka akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, dalam hal ini para pihak yang dimaksud dalam perjanjian pengangkutan ialah pihak pengangkut dan pihak pemakai jasa. Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berdasarkan pada hukum keperdataan. Undang-undang menganut asas bahwa penundaan keberangkatan harus dengan persetujuan kedua belah pihak.

Kewajiban pengangkut ialah menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. Hal ini diatur dalam Pasal 468 KUHD. Pengangkut juga diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan oleh kerusakan, hilangnya barang baik seluruhnya atau sebagian, sehingga pengangkut tidak dapat menyerahkan barang-barang yang ia angkut. Namun pengangkut dapat membebaskan dirinya dari kewajiban tersebut asal ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau adanya kerusakan itu karena terjadinya suatu peristiwa yang sepatutnya tidak dapat dicegahnya atau dihindarinya atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*) atau kerusakan tersebut disebabkan karena sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri atau juga karena kesalahan pengirim.

Kewajiban dari pemakai jasa ialah membayar upah angkutan dan ia harus secara jujur memberi tahu tentang keadaan barang yang akan diangkut kepada pengangkut. Dalam hal ini pengirim tidak memberitahu secara benar kepada pengangkut tentang barang-barang yang akan diangkut atau karena sifat, keadaan, dan cacat yang terdapat pada barang-barang dan karena itu pengangkut menderita kerugian, maka pengangkut berhak untuk menuntut penggantian kerugian kepada pihak pemakai jasa (pengirim). Sebaliknya apabila pihak pemakai jasa menderita kerugian sebagai akibat pihak pengangkut tidak memenuhi apa yang menjadi isi perjanjian pengangkutan, maka pihak pemakai jasa dapat menuntut pihak pengangkut yaitu yang dapat berupa pembatalan perjanjian pengangkutan atau menuntut ganti rugi atau menuntut pembatalan dan ganti rugi.

Pengaturan kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan laut terdapat dalam Bab V A Buku II KUHD untuk barang dan Bab V Buku II KUHD untuk penumpang. Dua bab ini berlaku sebagai *lex specialis* pengangkutan laut, sedangkan Bab I sampai dengan Bab IV Buku III KUHPerdara.

Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban pokok pengangkut adalah sebagai berikut :

- a. Menyelenggarakan pengangkutan barang dari pelabuhan pemuatan barang sampai di pelabuhan tujuan dengan selamat;
- b. Merawat, memelihara, menjaga barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya;
- c. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak atau tidak terlambat.

Kewajiban pokok ini diimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari pengirim atau penerima. Apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusak, pengangkut bertanggungjawab mengganti kerugian kepada pengirim. Tetapi pengangkut tidak bertanggungjawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusaknya barang itu karena:

- a. Suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari terjadi
- b. Sifat, keadaan atau cacat barang itu sendiri
- c. Kesalahan atau kelalaian pengirim sendiri (Pasal 468 ayat 2 KUHD)³³

³³) Ibid, Pasal 468 ayat 2.

Perjanjian pengangkutan barang melalui kapal laut merupakan bagian dari sub sistem tata hukum nasional, yaitu hukum keperdataan dagang (perusahaan), yang terdiri dari komponen-komponen subsistem: subyek hukum, status hukum, peristiwa hukum, obyek hukum, hubungan hukum dan tujuan hukum.

Subyek perjanjian pengangkutan meliputi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan yang terdiri dari pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, eksportir, pengatur muatan, pengusaha pergudangan. Pihak-pihak yang berkepentingan ini dapat berupa pihak yang secara langsung terikat dalam perjanjian yang dibuat, seperti pengangkut, pengirim dan penumpang.

Subjek pengangkutan mempunyai status yang diakui oleh hukum, yaitu sebagai pendukung kewajiban dan hak dalam pengangkutan. Pendukung kewajiban dan hak ini dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum, baik ia pengangkut, pengirim, penerima ataupun eksportir, pengusaha pergudangan, sedangkan penumpang selalu berupa manusia pribadi, tetapi dapat berfungsi ganda yaitu sebagai subyek sekaligus sebagai obyek pengangkutan.

Pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan mengadakan persetujuan yang meliputi apa yang menjadi obyek pengangkutan, tujuan yang hendak dicapai, syarat-syarat dan cara bagaimana tujuan itu dapat dicapai melalui perjanjian pengangkutan.

Pihak-pihak yang berkepentingan dalam perjanjian itu masing-masing mempunyai kewajiban dan hak secara bertimbal balik.

Tujuan yang hendak dicapai oleh pihak-pihak yang berkepentingan pada dasarnya meliputi tibanya barang atau penumpang di tempat tujuan dengan selamat dan lunasnya pembayaran biaya pengangkutan. Dalam pengertian tujuan termasuk juga segi kepentingan pihak-pihak dan kepentingan masyarakat, yaitu manfaat apa yang mereka peroleh setelah pengangkutan selesai.

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan. Kewajiban pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari tempat tertentu ke tempat tujuan dengan selamat. Sedangkan hak dan kewajiban pengirim adalah mengirim barang yang sudah dikemas dan sudah mendapat persetujuan dari pihak bea cukai ke tempat tujuan dan membayar biaya pengangkutan.³⁴ Tujuan hukum pengangkutan adalah tujuan pihak-pihak dalam pengangkutan yang diakui sah oleh hukum. Tujuan yang diakui sah oleh hukum disebut juga tujuan yang halal.

Tujuan yang halal adalah salah satu unsur Pasal 1320 KUHPerdara, yaitu unsur keempat: "sebab yang halal", artinya isi perjanjian pengangkutan yang menjadi tujuan itu harus tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan tidak bertentangan dengan

³⁴⁾ Muhammad Abdulkadir, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung. hal 185.

kesusilaan. Tujuan perjanjian pengangkutan tidak hanya mengenai kepentingan pihak-pihak, melainkan juga kepentingan umum (masyarakat luas). Tujuan pihak-pihak yang diakui sah oleh hukum pengangkutan "tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat" dan lunas pembayaran biaya pengangkutan. Tujuan ini merupakan keadaan yang dicapai setelah perbuatan selesai dilakukan atau berakhir. Tiba di tempat akhir pengangkutan artinya sampai di tempat yang ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan. Dengan selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, kemusnahan, tetap seperti semula.

Pengertian "dengan selamat" disini terbatas pada tidak ada pengaruh akibat dari perbuatan, keadaan, kejadian yang datang dari luar barang atau diri penumpang, yang menjadi tanggungjawab pengangkut. Jika pengaruh itu datang dari dalam barang, misalnya terlampau masak, mudah busuk, maka pengangkut tidak bertanggung jawab. Tujuan dari pihak pengangkut adalah memperoleh pembayaran biaya pengangkutan. Pembayaran ini dilakukan pada awal pengangkutan oleh pengirim, atau pada akhir pengangkutan setelah penyerahan barang kepada penerima dan penerima membayar biaya pengangkutan.

Tercapainya tujuan perjanjian pengangkutan memberi manfaat atau kenikmatan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan masyarakat luas. Manfaat atau kenikmatan tersebut adalah sebagai pengirim memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.

Dari kepentingan pengangkutan, pengangkut memperoleh manfaat keuntungan material sejumlah uang atau keuntungan immaterial berupa meningkatkan kepercayaan masyarakat atas jasa pengangkutan yang diusahakan oleh pengangkut.

Dari kepentingan penerima, penerima memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial. Dari kepentingan penumpang, penumpang memperoleh manfaat kesempatan mengemban tugas, profesi, meningkatkan ilmu pengetahuan, keahlian di tempat yang dituju (tempat baru). Dari kepentingan masyarakat luas, masyarakat memperoleh manfaat kebutuhan yang merata dan kelangsungan pembangunan.

Setidak-tidaknya ada tiga prinsip tanggungjawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu pertama prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), kedua prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), ketiga prinsip tanggungjawab mutlak (*absolute liability*).

Sistem hukum di Indonesia tidak mensyaratkan pembuatan perjanjian pengangkutan itu secara tertulis, cukup dengan lisan saja, asal ada persetujuan kehendak atau konsensus. Kewajiban dan hak pihak-pihak dapat diketahui dari penyelenggaraan pengangkutan, atau berdasarkan dokumen pengangkutan yang diterbitkan dalam perjanjian itu. Yang dimaksud dokumen pengangkutan ialah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan, berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan, tanda milik atau hak.

Apabila pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan sebagaimana mestinya, ia harus bertanggungjawab, artinya memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan penyelenggaraan pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkutan sendiri. Timbulnya konsep tanggungjawab karena pengangkutan memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya atau tidak baik, atau tidak jujur, atau tidak dipenuhi sama sekali.

Tapi dalam perjanjian pengangkutan ada beberapa hal yang bukan tanggungjawab pengangkut, artinya timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian. Beberapa hal itu adalah :

- a. Keadaan memaksa
- b. Cacat pada barang atau penumpang itu sendiri
- c. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang

Ketiga hal ini diakui baik dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Diluar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggungjawab.

Berdasarkan azas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggungjawab pihak-pihak. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggungjawab berdasarkan kelayakan. Apabila perjanjian dibuat secara tertulis, biasanya pembatasan itu dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian, tetapi apabila perjanjian dibuat tidak tertulis (lisan), maka kebiasaan yang berintikan kelayakan/keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan undang-

undang. Bagaimanapun pihak-pihak dilarang menghapuskan sama sekali tanggungjawab (Pasal 470 ayat 1 KUHD untuk pengangkut).³⁵

Mengenai saat kapal perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat pihak-pihak, sebagian ada ditentukan dalam undang-undang dan sebagian lagi tidak ada. Dalam hal tidak ada ketentuan, maka kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan diikuti. Dalam KUHD ada ketentuan yang mengatur saat terjadi persetujuan kehendak, baik mengenai pengangkutan barang maupun penumpang. Menurut ketentuan Pasal 504 KUHD, pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di kapal menerima surat tanda terima (*mate's receipt*) yang merupakan bukti bahwa barangnya telah dimuat dalam kapal. Dalam hal ini PT. Pan Maritim Wira Pawitra menyerahkan tanda terima ke perusahaan yang bekerja sama. Dari ketentuan ini dapat diketahui bahwa penerbitan surat tanda terima adalah suatu keharusan, tetapi penerbitan konosemen bukan suatu keharusan. Surat tanda terima membuktikan bahwa barang sudah diterima dan dimuat dalam kapal sesuai dengan penyerahan dari pengirim. Dengan demikian perjanjian pengangkutan laut terjadi dan mengikat pihak-pihak sejak surat tanda terima barang ditandatangani oleh pengangkut atau orang atas nama pengangkut, yaitu PT. Pan Maritim Wira Pawitra. Dalam surat tanda terima itu dicantumkan tanda terima pengangkut dan tanggal penerimaan. Jika diterbitkan konosemen, tanggal penerimaan sama dengan tanggal surat itu.

³⁵⁾ Ibid, Pasal 470 ayat 1.

Dokumen pengangkutan terdiri dari surat muatan untuk pengangkutan barang, surat muatan pengangkutan laut disebut (*conosement*). Setelah terjadinya kesepakatan antara pihak-pihak, pengangkut menyediakan kapal laut niaga dan pengirim bersedia menyerahkan barang untuk dimuat dalam kapal tersebut. Sementara proses pemuatan berlangsung, pemeriksaan dan pengecekan jenis dan jumlah barang juga dilakukan oleh pengangkut atau wakilnya. Setelah barang selesai dimuat dalam kapal, pengirim menerima surat tanda terima dari mualim I yang mewakili pengangkut, kemudian pengirim menukarkan surat ini dengan konosemen yang dibuat oleh pengangkut.

Setelah barang diterima oleh pengangkut, maka sejak saat itu kewajiban pengangkut menjaga keselamatan barang mulai berjalan, sesuai dengan ketentuan Pasal 468 ayat 1 KUHD. Dalam Pasal 468 ayat 1 KUHD ditentukan: Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya.³⁶

Untuk mengetahui kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir perlu, dibedakan dua keadaan, yaitu :

1. Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran.

³⁶⁾ Ibid, Pasal 468 ayat 1.

2. Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

Pengangkutan adalah proses kegiatan yang berawal dari tempat pemberangkatan dan berakhir di tempat tujuan.

Dalam pengangkutan laut, perjanjian pengangkutan laut berakhir sejak muatan barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan, atau di gudang penerima atau di gudang pengangkut. Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, perjanjian pengangkutan laut berakhir sejak muatan barang diserahkan dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang ditentukan itu. Hambatan-hambatan yang terjadi dalam pengangkutan berkisar pada masalah tidak disiplin waktu, tidak disiplin muatan, tidak disiplin pungutan dan gangguan keamanan ketertiban perjalanan.

B. Tahap-tahap dalam Kepengurusan mulai dari Keberangkatan kapal sampai Kedatangan Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) dan (2) KUHD menyebutkan: Kapal adalah segala alat-alat berlayar, bagaimanapun disebutnya dan sifatnya, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal.

Kapal laut ada 2 jenis yaitu :

1. Kapal Laut, yaitu setiap alat pengangkutan yang digunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.
2. Kapal Laut Niaga, yaitu kapal yang melakukan pengangkutan barang-barang banyak sekali jenisnya karena jenis-jenis barang niaga yang harus

diangkut oleh kapal tidak ada pembatasan, sehingga kapal yang mengangkutnya pun berbeda-beda jenisnya, dan ada juga yang mengangkut penumpang.³⁷

Sesuai dengan pasal 53 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan secara jelas identitas kapalnya.

Dilihat dari Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian secara tegas diatur dalam pasal 1 angka 2 yaitu :

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.³⁸

Dalam pengurusan kapal mulai dari keberangkatan kapal sampai kedatangannya melalui beberapa tahap, yaitu :

1. Saat kedatangan kapal :
 - a. Sebelum kapal tiba, antara *owner* (pemilik kapal) menunjuk general agen untuk menangani kapalnya yang akan muat atau bongkar di pelabuhan yang dituju.
 - b. Agen melakukan *corespondency* (perihal surat-menyurat) dengan *owner* sebelum kapal berangkat dari asal pelabuhan.
 - c. *Owner* memberikan informasi mengenai data-data lengkap kapal, seperti dokumentasi, posisi kapal, jadwal kedatangan kapal, cargo/barang yang akan dimuat atau dibongkar.

³⁷⁾ Wartini Soegeng, 1988, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, Penerbit Eresco, Bandung. hal 8 dan 9.

³⁸⁾ *Penjelasan Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008*, 1992, Penerbit Ikatan Nakhoda Indonesia, Jakarta. hal 4.

Dalam pasal 310 KUHD baik dalam ayat (1) maupun ayat (2) dikatakan bahwa kapal-kapal laut adalah kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di lautan. Sejalan dengan pengertian kapal laut yang dimaksud diatas, diatur pula dalam Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran Kapal Laut, dibedakan jenis kapal diantaranya pengertian tentang kapal laut, yaitu setiap alat pengangkutan yang digunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.

Perbedaan status hukum antara kapal yang terdaftar dan yang tidak terdaftar adalah mengenai penentuan status hukum kapal sebagai “barang bergerak atau barang tidak bergerak”. Untuk membedakan hal ini sesuai dengan pasal 45 Undang-undang No. 21 Tahun 1992, mengatakan bahwa sebelum digunakan dalam pelayaran setiap kapal wajib diukur dan pengukuran sebagaimana dimaksud, diterbitkan surat ukur untuk kapal.

Keberangkatan kapal diizinkan oleh syahbandar pelabuhan setempat, setelah pengangkut memenuhi semua persyaratan administratif berdasarkan ketentuan hukum administrasi negara (hukum publik). Dalam hal ini aspek hukum publik mempengaruhi keberlakuan hukum perdata.

Dengan kata lain, keberlakuan hukum publik lebih diutamakan dari pada keberlakuan hukum perdata. Bagaimanapun pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan memaksakan keberangkatan kapal sebagai pelaksanaan perjanjian, apabila syahbandar tidak memberi izin berlayar, perjanjian pengangkutan laut tidak dapat dilaksanakan.

Walaupun pengirim tidak wajib membayar biaya pengangkutan lebih dahulu, kebiasaan yang diikuti adalah bahwa setelah barang dimuat dalam kapal, pengirim harus membayar biaya pengangkutan kepada pengangkut. Dengan diikutinya kebiasaan ini, maka dalam pengangkutan barang dan pengangkutan penumpang biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu, sebelum keberangkatan kapal. Jika pembayaran itu dilakukan sebelumnya, itu dianggap sebagai persekot biaya pengangkutan yang harus diperhitungkan setelah muatan barang diterima oleh penerima di tempat tujuan. Tetapi pengangkut tidak mempunyai hak retensi atas muatan barang, jika ia tidak memperoleh pembayaran biaya pengangkutan dari penerima (Pasal 493 KUHD).⁴⁰

⁴⁰⁾ Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pasal 493.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah penulis uraikan dalam bab-bab sebelumnya mengenai pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang lewat laut, maka penulis dapat mengemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Perjanjian pengangkutan barang melalui kapal laut pada PT. Pan Maritim Wira Pawitra Palembang dalam pelaksanaan perjanjian sebagian ditentukan dalam undang-undang dan sebagian lagi berdasarkan kebiasaan. Bukti perjanjian pengangkutan barang berupa surat tanda terima (*mate's receipt*), surat tersebut adalah suatu keharusan, tetapi penerbitan konosemen bukan suatu keharusan. Dalam perjanjian pengangkutan laut perjanjian berakhir sejak muatan barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan.
2. Saat kedatangan kapal dan keberangkatan kapal ke pelabuhan juga diadakan pencatatan.

Kedatangan kapal dilakukan antara *owner* (pemilik kapal), lalu agen melakukan melakukan *corespodency* dengan *owner*, *owner* memberikan informasi mengenai data-data lengkap kapal, lalu agen bekerja sama dengan pemilik kapal, setelah kapal sudah bersandar, agen dan *shipper* menentukan waktu bongkar muat.

Sedangkan keberangkatan kapal dilakukan setelah melaporkan hasil muatan ke *owner*, agen lalu melaporkan ke syahbandar untuk



- setelah kapal sudah bersandar, agen dan *shipper* menentukan waktu bongkar muat.
- b. Tahap-tahap keberangkatan kapal adalah :
- dilakukan setelah melaporkan hasil muatan ke *owner*
 - agen lalu melaporkan ke syahbandar untuk keberangkatan kapal menuju ke pelabuhan tujuan
 - saat kapal sudah berangkat, agen lalu melaporkan jadwal keberangkatan kapal kepada *owner*

B. Saran

Sehubungan dengan apa yang disimpulkan diatas, serta hasil penelitian dilapangan, maka penulis menyarankan hal-hal sebagai berikut :

1. Dalam perjanjian pengangkutan barang masih ada hambatan-hambatan yang berkisar pada masalah tidak disiplin waktu, tidak disiplin muatan, tidak disiplin pungutan. Hal tersebut tidak akan terjadi apabila pihak-pihak tersebut mempunyai moral yang baik dan rasa tanggungjawab tinggi.
2. Sebaiknya berantas pungli dalam pengangkutan dan pergudangan atau titipan container di galangan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Mariam Darus Badruzaman, 1994, *Aneka Hukum Bisnis*, Penerbit Alumni, Bandung.
- , 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan: Dalam Rangka Menyambut Masa Purna bakti Usia 70 Tahun*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Muhammad Abdulkadir , 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Motik, Chandra dan Husseyn Umar, 1992, *Peraturan Angkutan Laut (dalam Deregulasi)*, Penerbit Dian Rakyat.
- Purwosutjipto R, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambata, Jakarta.
- Rai Widjaya I.G, 2003, *Merancang Suatu Kontrak; Kontrak Drafting Teori dan Praktek*, Edisi Revisi, Penerbit Kesaint Blanc, Jakarta.
- Subekti R (a), 2003, *Pokok-pokok Hukum Dagang*, Cetakan XXXI, Penerbit PT Intermasa, Jakarta.
- Sudjatmiko F.D.C, 1985, *Pokok-pokok Pelayanan Niaga*, Cetakan 1, Penerbit C.V.A Kademik Pressindo, Jakarta.
- Soekardono R, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Penerbit Rajawali, Bandung.
- Wartini Soengeng, 1989, *Pendapatan Kapal Indonesia*, Penerbit Eresco, Bandung.

B. Peraturan Perundang-undangan

- Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek).
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- Penjelasan Undang-undang Republik Indonesia, 1992, Penerbit Ikatan Nakhoda Niaga Indonesia, Jakarta.

**FORMULIR PENGAJUAN JUDUL SKRIPSI
BAGIAN HUKUM PERDATA/BISNIS**

Kepada Yth.
Ketua Bagian Hukum Perdata
di-
Fakultas Hukum UMP

Palembang, Oktober 2011

Hal : PENGAJUAN JUDUL SKRIPSI

Assalammu'alaikum Wr. Wb

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : NADYA PRATIWI
No. Induk Mahasiswa : 50 2008 153
Semester : VII (Tujuh)
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Dengan ini mengajukan Judul Skripsi sebagai berikut :

**ANALISA HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB DALAM PERJANJIAN
PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA
PAWITRA**

Permasalahan :

1. Bagaimana pengaturan perjanjian pengangkutan barang melalui laut menurut peraturan perundang-undangan?
2. Bagaimana tahap-tahap dalam kepengurusan mulai dari kedatangan sampai dengan keberangkatan kapal?

Demikianlah Permohonan ini dibuat dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalammu'alaikum Wr. Wb

Mengetahui,
Sekretaris Bagian Hukum Perdata



MONA WULANDARI, SH., MH

Pemohon



Nadya Pratiwi



REKOMENDASI DAN PEMBIMBING SKRIPSI

Nama : NADYA PRATIWI
NIM : 50 2008 153
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata
Judul : **ANALISA HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA**

I. Rekomendasi Ketua Bagian : Hukum Perdata

- a. Rekomendasi
b. Usul Pembimbing

: *Judul dan di lampirkan*
: 1. *H17. AIRIZA 611571. STI. M. HUM*
2.

Palembang, 20 Oktober 2011
Ketua Bagian,

20/10/2011

Mulyadi
MULYADI TANZILI, SH., MH

II. Penetapan Pembimbing Skripsi oleh Pembantu Dekan I

1.
2. *H. Saifulhaq Bani, SH. MH*

Palembang, 31 Oktober 2011
Pembantu Dekan I,



Selma
M. YAHYA SELMA, SH., MH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

Lampiran : Sistematika Penulisan (Outline)
Prihal : Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi
Kepada : Yth. Bapak / Ibu
Pembimbing Akademik Fakultas Hukum UMP
di
Palembang

Assalammu'alaikum Wr. Wb

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : NADYA PRATIWI
NIM : 50 2008 153
Program Study : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Pada semester Ganjil/Genap tahun kuliah 2011/2012 sudah menyelesaikan beban study yang meliputi MPK, MKK, MKB, MPB, MBB (145 SKS).

Dengan ini mengajukan permohonan untuk Penulisan Skripsi dengan judul :

**ANALISA HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB DALAM
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT
MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA**

Demikianlah atas perkenan Bapak/Ibu, saya ucapkan terima kasih.
Wassalam

Palembang, 27 Oktober 2011
Pemohon.



(NADYA PRATIWI)

Rekomendasi PA, Yth :

Nadya Pratiwi *memenuhi syarat & menuliskan Skripsi*

Pembimbing Akademik,



(H. SAIFULLAH BASRI, SH., MH)

**SISTEMATIKA PENULISAN
(OUTLINE)**

**JUDUL : ANALISA HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN
BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN
MARITIM WIRA PAWITRA**

PERMASALAHAN :

1. Bagaimana pengaturan perjanjian pengangkutan barang melalui laut menurut peraturan perundang-undangan?
2. Bagaimana tahap-tahap dalam kepengurusan mulai Dari kedatangan sampai dengan keberangkatan kapal?

BAB I

- : PENDAHULUAN**
- A. Latar Belakang
 - B. Permasalahan
 - C. Ruang Lingkup dan Tujuan
 - D. Metodologi

BAB II

- : TINJAUAN PUSTAKA**
- A. Perjanjian Pada Umumnya
 - B. Perjanjian dan Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Pengangkutan Laut melalui Laut
 - C. Periode Tanggung Jawab Pengangkut
 - D. Perbatasan Tanggung Jawab Pengangkut

BAB III

- : PEMBAHASAN**
- A. Pengaturan Perjanjian Barang melalui Laut menurut Peraturan UU
 - B. Tahap-tahap dalam Kepengurusan mulai dari Keberangkatansampai Keberangkatan Kapal

BAB IV

- : PENUTUP**
- A. Kesimpulan
 - B. Saran

**DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN**

SURAT PERNYATAAN OROSINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : NADYA PRATIWI
Tempat Tanggal Lahir : Palembang, 19 November 1990
Status : Mahasiswa Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Palembang
NIM : 50 2008 153
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul :

ANALISA HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG LEWAT LAUT MELALUI PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA

Adalah bukan merupakan Karya Tulis orang lain, bagian sebagian maupun keseluruhan.
Kecuali dalam bentuk kutipan yang telah saya sebutkan sumbernya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini
tidak benar, saya bersedia mendapatkan sanksi akademik.

Palembang, 27 Oktober 2011

Yang menyatakan



(Nadya Pratiwi)



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG

Jendral Ahmad Yani 13 Ulu Palembang Telp. 0711-513022 Fax. 0711-513078 Palembang (30263), www.um Palembang.ac.id

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Nomor : 0356/H-5/BAAK-UMP/VI/2012 Palembang, 16 Rajab 1433 H
Lampiran : 06 Juni 2012 M
Perihal : Izin Penelitian

Kepada yth : **Direktur**
PT. PAN Maritim Wira Pawitra

Assalamu'alaikum Wr, Wb.

Menindaklanjuti surat Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang nomor: E-5/434/FH.UMP/VI/2012 tanggal 04 Juni 2012 perihal surat Pengantar Izin Penelitian. Selanjutnya dimohonkan bantuan bapak/ibu untuk memberikan Izin kepada:

Nama : Nadya Pratiwi
NIM : 50 2008 153
Fakultas : Hukum
Jurusan/Prog. Studi : Ilmu Hukum/Hukum Perdata
Judul Penelitian : Analisa Hukum dan Tanggung Jawab dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Lewat Laut Melalui PT. PAN Maritim Wira Pawitra

Untuk mengadakan penelitian guna melengkapi tugas akhir atau penulisan skripsi.

Atas bantuan dan kerjasamanya yang baik diucapkan terima kasih.

Nashrun min Allah Wafathun Qarib,
Wassalamu'alaikum Wr, Wb.

a.n. Rektor
Pembantu-Rektor I

Drs. H. Erwin Bakti, SE., M.Si.
NRM/NIDN: 844147/0010016001

Tembusan:

1. Yth. Rektor (sebagai laporan)
2. Yth. Dekan FH UMP
3. Yang bersangkutan
4. Arsip

(Pascasarjana Program Studi : Ilmu Hukum dan Ilmu Manajemen)

Fakultas : Teknik, Ekonomi, Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Pertanian, Hukum, Agama Islam dan Kedokteran)

PT. PAN MARITIME WIRA PAWITRA
PALEMBANG BRANCH OFFICE



Memet Sastrawirya No. 7 Boom Baru Palembang Telephone : (0711) 7074972 Fax. : (0711) - 711526 E-mail : hasmawan@indo.net.id
L No. BXXV - 1187 / AL 58 INSA No. 802/INSA/XII/1994 BANK : BNI CAB. BOOM BARU - BCA CAB. UTAMA PALEMBANG

Nomor : 235/PMWP/VII/2012
Perihal : Izin Penelitian

Palembang , 02 Juli 2012

Kepada Yth : Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang

Dengan hormat,

Berdasarkan surat no.0356 / H-5/BAAK-UMP/VI/2012 dari Universitas Muhammadiyah Palembang , dengan ini menyetujui dan membenarkan Mahasiswa/Mahasiswi di bawah ini :


Nama : Nadya Pratiwi
NIM : 50 2008 153
Fakultas : Hukum
Jurusan : Ilmu Hukum / Hukum Perdata
Judul Penelitian : Analisa Hukum Dan Tanggung Jawab dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Lewat Laut Melalui PT.Pan Maritime Wira Pawitra.

Dengan ini menyatakan bahwa benar Mahasiswi tersebut telah melakukan Penelitian di PT.Pan Maritime Wira Pawitra dari tanggal 5 s/ 11 Juni 2012.

Demikian surat keterangan ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya. Atas perhatiannya dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami




Bagus Arif Widjarto
General Manager

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
 FAKULTAS HUKUM

KARTU AKTIFITAS BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA MAHASISWA
 Nadya Pratiwi

PEMBIMBING :
 H. Saifullah Basri, SH., MH

NOMOR INDUK MAHASISWA
 50 2008 153

PROGRAM STUDI
 ILMU HUKUM

PROG. KEKHUSUSAN
 Hukum Perdata

JUDUL SKRIPSI : **Analisa Hukum dan Tanggung Jawab Perjanjian Pengangkutan Barang Lewat Laut Melalui PT. PAN MARITIM WIRA PAWITRA**

KONSULTASI KE-	MATERI YANG DIBIMBINGKAN	PARAF PEMBIMBING	KET.
1.	Perbaiki cut line	7/3/12	
2	ace cut line lanjut ke bab I	5/3/12	
3.	Perbaiki bab I 1. Foot note metode penelitian teknik pengumpulan data	10/4/12	
4.	ace bab I lanjutkan ke bab II	15/4/12	
5	Perbaiki bab II Foot note.	2/5/12	
C	ace bab II lanjutkan ke bab III + IV	15/5/12	

KONSULTASI KE-	MATERI YANG DIBIMBINGKAN	PARAF PEMBIMBING	KET.
7	Perbaiki Gamb & IV - ... - ... - ... - kesimpulan yang belum terdapat	$\frac{7}{6} \frac{23}{12}$	
8	Perbaiki kesimpulan B. - Buat abstrak.	$\frac{7}{7} \frac{3}{12}$	
9	Ace utk. buat ujian	$\frac{7}{7} \frac{9}{12}$	

CATATAN
 MOHON DIBERI WAKTU
 MENYELESAIKAN SKRIPSI
 BULAN SEJAK TANGGAL
 DIKELUARKAN
 DITETAPKAN

DIKELUARKAN DI :
 PALEMBANG
 PADA TANGGAL : 23-7-2012

KETUA BAGIAN,



MULYADI TANZILI, SH., MH