

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI  
PT.TIKI PALEMBANG TERHADAP KERUSAKAN DAN  
HILANGNYA BARANG YANG DIANGKUT SERTA PROSEDUR  
PENGAJUAN KLAIM**



**SKRIPSI**

**Diajukan Sebagai Persyaratan  
Untuk Menempuh Ujian  
Sarjana Hukum**

**Oleh :  
Trio Prima  
50 2010 176**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM  
2014**

**PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN**

**Judul Skripsi**

**: TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI  
PT.TIKI PALEMBANG TERHADAP KERUSAKAN  
DAN HILANGNYA BARANG YANG DIANGKUT  
SERTA PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**



**Nama : Trio Prima**  
**NIM : 50 2010 176**  
**Program Studi : Ilmu Hukum**  
**Program Kekhususan : Hukum Perdata**

**Pembimbing**

**1. Hj. Alriza Gusti, SH.,M.Hum (**

**Palembang,**

**2014**

**Penguji**

**Ketua : Hendri,S.SH.M.Hum**

**Anggota : 1.Saifullah Basri,SH.MH**

**2.Helwan Kasra,SH.M.Hum**

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

**Dr.SRI SUATMIATI,SH., M.Hum**  
**NBM/NIDN 791348/0006046009**

**MOTTO :**

***"wahai orang-orang yang beriman, bersiap siagalah kamu, dan majulah (ke medan perang pertempuran) berkelompok-kelompok atau majulah bersama-sama"***

***(QS. An - Nisa ; 71)***

***Kupersembahkan untuk:***

- ❖ Papa dan Mama ku Tercinta***
- ❖ Sahabat-sahabatku***
- ❖ Meisya ika mariska***
- ❖ Para Pendidik***
- ❖ Almamater***

**JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN  
EKSPEDISI PT.TIKI PALEMBANG  
TERHADAP KERUSAKAN DAN HILANGNYA  
BARANG YANG DIANGKUT SERTA  
PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**

**PENULIS,**

**PEMBIMBING,**

**Trio Prima**

**Hj. Alriza Gusti, SH., M.Hum**

**ABSTRAK**

Yang menjadi permasalahan adalah :

1. Bagaimana tanggung jawab perusahaan ekspedisi jika terjadi kerusakan atau hilangnya barang yang diangkut ?
2. Bagaimana prosedur pengajuan klaim terhadap yang dialami pemilik barang ?

Selaras dengan tujuan yang bermaksud menelusuri prinsip-prinsip hukum terutama yang bersangkutan paut dengan tanggung jawab perusahaan ekspedisi PT. TIKI Palembang Terhadap Kerusakan dan Hilangnya Barang Yang diangkut serta Prosedur Pengajuan Klaim. Maka jenis penelitiannya tergolong penelitian hukum Sosiologis yang bersifat eksplanatoris, sehingga tidak berkehendak menguji hipotesis.

Tekhnik pengumpulan data di titik beratkan pada penelitian kepustakaan, dengan cara mengkaji data sekunder, berupa bahan hukum primer (Peraturan Perundangan), Bahkan hukum sekunder (literatur, hasil penelitian), dan bahan hukum tersier (kamus umum, kamus hukum, ensiklopedia dan lain lain).

Tekhnik Pengolahan Data dilakukan dengan cara menerapkan analisis isi, untuk selanjutnya di konstruksikan dalam suatu kesimpulan.

Berdasarkan penelusuran lebih jauh terutama yang bersangkutan dengan permasalahan dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Tanggung Jawab PT. Titipan Kilat Palembang Terhadap barang yang diangkut, berlaku sesuai dengan ketentuan :
  - a. Bilamana terjadi kehilangan, kerusakan, atau kekurangan atas titipan yang tidak diasuransikanm, penggantian maksimum sebesar 10

- (sepuluh) kali biaya pengiriman untuk titipan yang hilang atau rusak sesuai yang tertulis pada faktur atau resi pengiriman.
- b. Untuk titipan yang nilai barangnya melebihi 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman dan memiliki nilai subyektif bagi pengirim, wajib diasuransikan yang pembayarannya dibayar oleh pengirim kepada asuransi jasa titipan sesuai dengan tarif yang ditentukan oleh perusahaan asuransi jasa titipan. Penggantian kerugian diselesaikan sesuai dengan polis kontrak asuransi jasa titipan.
  - c. PT. Titipan Kilat (TIKI) tidak memiliki tanggung jawab apapun selain apa yang dikemukakan diatas, termasuk segala bentuk kerugian apapun berupa kerugian materil, imateril dan kehilangan kesempatan memperoleh keuntungan yang diderita oleh pengirim maupun penerima sebagai akibat atas keterlambatan, kekurangan, kerusakan atau kehilangan barang:
2. Prosedur pengajuan klaim terhadap kerugian yang dialami pemilik barang, dilakukan oleh pengirim secara tertulis ditempat transaksi pengiriman dilakukan dengan syarat menyerahkan dokumen-dokumen asli berupa ;
- a. Identitas pengirim yang masih berlaku
  - b. Bukti tanda terima kiriman barang (BTTKB)
  - c. Apabila diasuransikan harus disertai dengan surat penutupan asuransi pengiriman barang. Dokumen-dokumen tersebut dicocokkan dengan dokumen di TIKI, apabila ada perbedaan maka TIKI akan memutuskan berdasarkan dokumen yang ada padanya.

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirobbil A'lamin, penulis panjatkan segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT dan shalawat dan salam yang tak henti-hentinya kepada Nabi Muhammad SAW. Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu untuk menyelesaikan skripsi ini. Ucapan terima kasih, penulis sampaikan kepada orang tuaku yang telah mendidik, membiayai, mendoakan, dan memberikan dorongan serta semangat kepada penulis.

Dengan menyadari keterbatasan ilmu dan kemampuan yang dimiliki penulis, skripsi ini jauh dari kata sempurna serta masih memiliki banyak kekurangan, bahkan tidak dapat terselesaikan tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, semoga Allah SWT memberikan balasan pahala kepada mereka semua. Selain itu, penulis juga mengucapkan banyak terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada pihak-pihak yang telah mengizinkan, membantu penulis dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang :

1. Bapak DR. H.M. Idris, SE, M.Si, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Ibu DR. Sri Suatmiati, SH., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.

3. Wakil Dekan I,II,III,IV Fakultas Hukum Univeristas Muhammadiyah Palembang.
4. Mulyadi, SH, MH, selaku Ketua Bagian Hukum Perdata.
5. Hj. Alriza Gusti, SH., M.Hum, selaku Pembimbing Penulisan Skripsi ini yang banyak sekali memberikan bantuan dan bimbingan kepada penulis
6. Hj. Siti Mardiyati, SH., MH, selaku Pembimbing Akademik penulis atas bimbingan dan petunjuk selama mengikuti perkuliahan.
7. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang yang telah membekali penulis dengan ilmu selama studi.
8. Papa dan Mama ku tercinta yang telah membesarkan dan merestui kehidupan penulis.
9. Sahabat-sahabatku, dan teman-teman angkatan 2010.
10. Sahabat-sahabatku KKN.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT, membalas budi baik kalian. Akhirul Kalam dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini, semoga amal dan ibadah yang dilakukan mendapat balasan dari-Nya. Amin.

Palembang,

2014

**Trio Prima**

## DAFTAR ISI

### Halaman

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>viii</b>
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Permasalahan.....	6
C. Ruang Lingkup dan Tujuan.....	7
D. Metodologi .....	7
E. Sistematika Penulisan .....	8
<b>BAB II    TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Pengangkutan	
1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan .....	10
2. Asas-asas dalam Perjanjian Pengangkutan .....	14



3. Kewajiban dan Hak Pengangkut..... 16

4. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan..... 18

**B. Perjanjian Ekspedisi**

1. Pengertian Perjanjian Ekspedisi ..... 21

2. Sifat Hukum Perjanjian Ekspedisi..... 25

3. Kewajiban dan Hak Para Pihak dalam  
Perjanjian Ekspedisi..... 27

4. Sifat dan Kedudukan Ekspediteur ..... 30

**BAB III PEMBAHASAN**

A. Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Jika Terjadi  
Kerusakan atau Hilangnya Barang Yang Diangkut...36

B. Prosedur Pengajuan Klaim Terhadap Yang  
Dialami Pemilik Barang..... 41

**BAB IV PENUTUP**

A. Kesimpulan.....44

B. Saran..... 45

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kemajuan dibidang perekonomian akan berpengaruh pada daya beli masyarakat Indonesia terhadap barang-barang kebutuhan, dimana nilai barang itu tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri tetapi juga tergantung pada tempat dimana barang itu berada, hal ini menyebabkan timbulnya kebutuhan akan sarana pengangkutan yang lancer dan memadai. Adapun fungsi dari pengangkutan adalah “memindahkan barang atau orang dari suau tempat ketempat yang lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai”.<sup>1)</sup>

Di dalam pengangkutan selalu dijumpai adanya perusahaan ekspedisi, apabila ekspeditur tersebut telah menjalankan fungsinya dengan baik, maka ekspeditur merupakan unsur yang turut memegang peranan penting di dalam pembentukan dan stabilitas harga barang dengan akan semakin mempelancar arus gerak barang di dalam perekonomian dan perdagangan.

Pengintegrasian peranan ekspedisi ke dalam perindustrian dan akumulasi barang-barang sampai ke daerah-daerah akan bentul-bentul

---

<sup>1)</sup> H.M.N. Purwisutjipto, 2004. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, Hukum Pengangkutan, Djambatan, Jakarta, hlm. 1

terasa manfaatnya oleh semua pihak yang berkepentingan apabila pengekspedisian itu dapat dilaksanakan secara baik dan cepat dimana akan terasa sekali dalam hal pengiriman barang jika sampainya barang itu dalam keadaan utuh dan tepat waktu.

Sifat masyarakat sekarang ini menunjukkan adanya kecenderungan untuk melakukan kegiatan dengan cepat dan aman. Mengenai faktor kecepatan dan keamanan pengiriman barang merupakan kunci sukses bagi dunia bisnis ekspedisi. Hal ini dapat terwujud bila seluruh rangkaian penyelenggaraan pengiriman dapat dihimpun dan dikerjakan dalam satu tangan sejak mulai dari tempat pengiriman sampai ke tujuan.

Pada umumnya pihak pengangkut dalam mengadakan perjanjian pengangkutan adalah bebas untuk memilih sendiri alat angkut yang dikehendaki untuk mengirim barang-barang tersebut, dengan kata lain angkutan yang akan mengangkut harus sesuai dengan jenis barang, keadaan dan daerah si alamat yang dituju.

Seperti telah diketahui, dewasa ini banyak sekali perusahaan pengangkut yang berdiri sebagai perusahaan penyelenggara angkutan atau disebut pengusaha angkutan maupun perusahaan perantara pencari pengangkut barang yang menawarkan jasanya kepada konsumen dalam hal pengiriman. Terhadap banyaknya perusahaan pengangkutan yang ada tentunya pengirim disini menilai jasa yang mempunyai kualitas dan

mutu dengan menghasilkan hasil kerja yang dapat memuaskan pengirim pemakai jasa tersebut. Jadi, dengan demikian pengirim lebih menguntungkan keselamatan barang-barang dan ketepatan waktu yang dapat dipenuhi dengan fasilitas dan pelayanan yang diberikan oleh jasa angkutan.

Dalam proses pengangkutan suatu barang, pengirim akan mengadakan hubungan hukum dengan para pihak dalam hukum pengangkutan, yaitu : Ekspediter, pengirim barang (*cogsingnen shipper*), perantara pengangkutan, pengangkut (*carrier*) dan penerimaan barang. Jika pengirim hanya mengadakan hubungan hukum dengan perusahaan penyelenggara angkutan tanpa adanya satu pihak sebagai perantara, artinya disini pengirim mengadakan hubungan hukum dengan pengangkut yang menimbulkan suatu perjanjian pengangkutan. Di dalam perjanjian pengangkutan, pengusaha pengangkutan adalah perusahaan yang mengusahakan pekerjaannya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dengan bertanggung jawab sepenuhnya dengan memperhitungkan biaya angkutan.<sup>2)</sup>

Berbeda halnya apabila pengirim hanya mengadakan hubungan hukum dengan perusahaan prantara pencari pengangkut barang sebagai perantara terhadap pengangkut, maka disini pengirim mengadakan

---

<sup>2)</sup> Soegijatna Tjakranegara, 2005, *Hukum Pengangkutan Penumpang*, Edisi 1, Penerbit Rineka Cipta Jakarta, hlm. 74

hubungan hukum dengan ekspediter, dari hubungan tersebut akan melahirkan perjanjian ekspedisi. Dilihat dari perjanjian dengan pengirim, ekspediter adalah pihak perjanjian pemberi kuasa yang mengikatkan diri untuk mencari pengangkut bagi kepentingan pengirim, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediter atas jasanya itu.<sup>3)</sup>

Pada penulisan skripsi ini, penulis membahas proses pengangkutan antara pengirim dan ekspediter sebagai prantara terhadap pengangkut dengan pengangkut, tetapi dalam prakteknya perusahaan ekspedisi dan perusahaan pengangkutan jadi satu. Pengirim adalah pemilik barang, atau penjual (Eksportir) mempunyai hak untuk mendapatkan pelayanan jasa sebaik-baiknya dari ekspediter dengan apa yang telah dibayar oleh pengirim sebagai provisi.

Dalam pengiriman barang-barang melalui perusahaan ekspedisi, pengangkutan barang disarankan kepada pihak lain dan pihak ekspediter hanya sebagai penerima perintah saja. Seandainya barang yang dikirim mengalami kerusakan akibat kesalahan atau kelalaian, maka dalam hal ini ada dua kemungkinan, bisa kesalahan ekspediter dan bisa juga pengangkut barang, biasanya kita selalu menyalahkan pihak ekspediter

---

<sup>3)</sup> Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung, hlm. 52

dan menuntut ganti rugi walaupun pada dasarnya pihak ekspediter telah berusaha membatasi tanggung jawab itu seminimal mungkin.

Hilang atau rusak serta terlambatnya barang dalam perjanjian ekspedisi tidak akan merugikan ekspediter, tetapi bagi pengirim hal ini menimbulkan dampak yang begitu besar.<sup>4)</sup> Jelas terlihat dari ketepatan waktu, pengirim tidak dapat melaksanakan kontrak untuk mengirimkan barang sampai pada tujuan dengan tepat waktu, belum lagi dengan adanya kelalaian waktu tersebut mungkin penerima (pembeli) barang akan membatalkan pemesanan barang tersebut. Tentunya terhadap hal ini pengirim akan menderita kerugian berupa kehilangan keuntungan.

Oleh karena itu dalam perjanjian ada suatu perikatan yang mengakibatkan pertanggung jawaban kedua belah pihak, yaitu ekspediter dan pengangkut. Apabila salah satu pihak menunaikan kewajibannya, karena kesalahan maupun kelalaiannya, maka ia harus bertanggung jawab terhadap perbuatannya. Bagi pengangkut sendiri berusaha untuk membatasi tanggung jawab itu seminimal mungkin. Umpamanya hanya bertanggung jawab terhadap kerusakan-kerusakan sebagai akibat kesalahan atau kurang kehati-hatian dari pihak pengangkut.<sup>5)</sup>

---

<sup>4)</sup> *Ibid*, hlm. 36

<sup>5)</sup> Achmad Ichsan, 2007, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 421

Jadi dalam masalah ini pihak perusahaan ekspedisi selalu diminta tanggung jawab oleh pengirim atau pemilik barang, bila barang yang dikirim itu rusak atau hilang atau terlambat sampai ke tempat tujuan. Keadaan ini sangat bertentangan dengan ketentuan yang menyatakan bahwa pengangkutan bertanggung jawab jika terjadi kerugian atau keterlabatan terhadap barang yang diangkut dan juga sering menimbulkan permasalahan mengenai siapa yang bertanggung jawab, apakah ekspediter atau pengangkut.

Oleh karena itu berdasarkan uraian, keadaan dan kenyataan diatas, maka penulis tertarik dan ingin membahas penulisan skripsi yang berjudul : **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI PT.TIKI PALEMBANG TERHADAP KERUSAKAN DAN HILANGNYA BARANG YANG DIANGKUT SERTA PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**

## **B. Permasalahan**

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas maka timbul permasalahan-permasalahan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab perusahaan ekspedisi jika terjadi kerusakan atau hilangnya barang yang diangkut?
2. Bagaimana prosedur pengajuan klaim terhadap yang dialami pemilik barang?

### **C. Ruang Lingkup dan Tujuan**

Ruang lingkup penelitian ini meliputi bidang kajian hukum perdata secara umum dan kegiatan tanggung jawab perusahaan ekspedisi CV. Titipan Kilat (TIKI) Palembang terhadap kerusakan dan hilangnya barang yang diangkut serta prosedur pengajuan klaim.

#### **Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui menganalisis :

1. Mengetahui tanggungjawab perusahaan ekspedisi jika terjadi kerusakan dan hilangnya barang yang diangkut
2. Mengetahui prosedur klaim terhadap kerugian yang dialami oleh pemilik barang

### **D. Metodologi**

Penelitian mengenai permasalahan ini menggunakan beberapa Jenis penelitian dalam skripsi ini adalah penelitian hukum sosiologis (*sosial legal reserch*) yang bersifat exploratoris sehingga tidak menguji hipotesa. Tehnik pengumpulan data menggunakan data sekunder (data kepustakaan) sebagai data utama dan juga didukung dengan data primer. Dan sekunder tersebut terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier<sup>6)</sup>.

---



## 1. Sumber Data

### a. Penelitian kepustakaan

Untuk memperoleh data sekunder dengan cara menelaah buku-buku yang ada kaitannya serta pendapat para ahli yang bersifat relevan.

### b. Penelitian Lapangan

Untuk memperoleh data primer dengan cara melakukan wawancara langsung kepada para pihak yang terkait.

## 2. Analisis Data

Dalam penelitian ini, data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan analisis yuridis kualitatif, yaitu suatu metode penelitian yang bertitik tolak dari norma-norma, asas-asas dan pengaturan perundang-undangan yang ada sebagai norma hukum positif yang kemudian dianalisis secara kualitatif, sehingga tidak menggunakan rumusan ataupun angka dan kemudian dituangkan dalam kesimpulan.

## E. Sistematika Penulisan

Rencana penelitian skripsi ini akan tersusun secara keseluruhan dalam 4 (empat) bab dengan sistematika sebagai berikut :

---

<sup>6)</sup> Nazir, Mohammad, 2008, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 73

- Bab I** Bab pendahuluan yang menguraikan latar belakang, perumusan masalah, ruang lingkup, tujuan dan kegunaan, kerangka teoritis dan konseptual, metode penelitian secara sistematis dan penulisan.
- Bab II** Tinjauan pustaka yang berisi paparan tentang tinjauan perjanjian pengangkutan dan perjanjian ekspedisi.
- Bab III** Menggambarkan tentang hasil penelitian yang secara khusus menguraikan pembahasan/analisis sehubungan permasalahan hukum yang diangkat secara rinci bagian-bagian dari pembahasan tersebut akan disesuaikan dengan hasil penelitian tahap berikutnya sebagai bagian dari proses penelitian.
- Bab IV** Bagian penutup dari pembahasan skripsi ini yang diformat kesimpulan dan saran.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Perjanjian Pengangkutan**

##### **1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan**

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian konsensual (timbang-balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ketempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya atau ongkos angkutan sebagaimana ini disetujui bersama.

Sebagai salah satu peristiwa pengangkutan, perjanjian pengangkutan biasanya didahului oleh serangkaian perbuatan (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan pengangkut dan pengirim atau penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut tidak dirinci di dalam Pasal II A KUHD melainkan hanya dengan pernyataan "Presetujuan Kehendak"<sup>7)</sup> sebagai salah satu unsur dalam Pasal 1320 KUHPerdara yaitu :

- a. Sepakat mereka yang mengikat dirinya
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
- c. Suatu hal tertentu

---

<sup>7)</sup> R. Subekti, 2001, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, hlm. 1

**d. Suatu sebab yang halal**

Mengenai saat kapan terjadinya pengangkutan dan mengikat pihak-pihak dalam hal ini pengirim dan pengangkut dapat diketahui melalui surat muatan sebagai kesepakatan bersama dan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter sebagai pihak pertama dan pengangkut sebagai pihak kedua. Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter sebagai pihak pertama dan pengangkut sebagai pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai pengganti rugi dalam hal keterlambatan memuat juga :

- a) Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun mereka-mereka dibilangnya;
- b) Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
- c) Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
- d) Jumlah upahnya pengangkutan;
- e) Tanggal;
- f) Tanda tangan si pengirim atau ekspediter

Surat angkutan itu, ekspediter harus membukukannya dalam registrasi hariannya.

Perlu juga diketahui selain sebagai bukti perjanjian, surat muatan juga berfungsi sebagai alat pengangkutan barang dan sebagai tanda bukti penerimaan. Barang sebab barang hanya boleh diambil dengan adanya penyerahan surat muatan.<sup>8)</sup>

Berdasarkan diatas dengan diterbitkannya perjanjian pengangkutan maka akan menimbulkan hubungan hukum berupa kewajiban dan hak yang bertimbal balik bagi para pihak. Persetujuan mengangkut diwajibkan pengangkutan menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak diterima sampai diserahkan.<sup>9)</sup>

Sebagai kontra prestasi maka pengangkut mempunyai hak untuk menimbulkan provisi atau biaya angkut kepada pengirim. Selain itu pengangkut juga mempunyai hak untuk tidak mengangkut barang tertentu dalam hal ini adalah barang yang tidak mudah pecah, busuk dan juga barang yang dilarang oleh undang-undang.

Dari defenisi pengangkutan diatas, adapun pihak-pihak yang berkepentingan dalam hukum pengangkutan adalah sebagai berikut yaitu:

- a) **Ekspeditor** : “Orang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lainnya melalui darat dan perairan” (Pasal 86 ayat (1) KUHD).
- b) **Pengirim barang (Consigner Shipper)** : pemilik barang atau penjual (*Eksportir*), atau majikan penumpang dalam perjanjian

---

<sup>8)</sup> Inting Partadireja, 2008, *Pengetahuan dan Hukum Dagang*, Penerbit Erlangga, Jakarta, hlm. 35

<sup>9)</sup> F.D.C. Sujatiniko, 2005, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Penerbit CV. Akadeinika Pressindo, Jakarta, hlm. 117

pengangkutan serombongan penumpang (tenaga kerja, olah raga), pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan.

- c) Pengangkut (*Carrier*) : orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini adalah yang berupa usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.
- d) Penerimaan barang (*Consignee*) : pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan, dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan.
- e) Penumpang (*Passanger*) : penumpang adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua kedudukan yaitu sebagai subjek karena ia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena ia adalah muatan yang diangkut
- f) Ekspediter, Biro perjalanan : ekspediter dinyatakan sebagai subjek perjanjian pengangkutan karena mempunyai hubungan sangat erat dengan pengirim, pengangkut, ekspediter berfungsi sebagai “perantara” dalam perjanjian pengangkutan, hal ini diatur dalam Buku I dan V bagian 2 Pasal 86 s/d 90 KUHD.
- g) Pengaturan muatan (*Stevedore*) : pengatur muatan adalah orang yang menjalankan usaha dalam pemuatan adalah barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal. Peraturan muatan adalah orang ahli dan pandai menematkan barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang.
- h) Perusahaan perdagangan : perusahaan pergudang adalah perusahaan yang bergerak dibidang usaha penyimpanan barang-barang didalam gudang selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan kapal, atau menunggu pengeluarannya dari gudang.<sup>10)</sup>

Sedangkan ang unsur pengangkutan adalah sebagai berikut :

- a) Pengangkut : orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan dipelabuhan
- b) Alat pengangkutan yaitu alat yang di pergunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan, alat ini bergerak secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek

---

<sup>10)</sup> Abdulkadir Muhammad, 2001, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, hlm. 19-20

- c) Barang/penumpang, yaitu muatangi angkut, barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut undang-undang termasuk juga hewan
- d) Perbuatan yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan ditempat tujuan
- e) Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja)
- f) Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.<sup>11)</sup>

## 2. Asas-Asas Dalam Perjanjian Pengangkutan

Pada umumnya perjanjian pengangkutan dibuat tertulis yang dibuktikan dengan blangko, namun ada juga yang bersifat tidak tertulis yang penting ada persetujuan pihak-pihak yang mengesahkan persetujuan antara pihak-pihak (konsensuil) persetujuan kehendak. Kewajiban dan hak sudah dirumuskan dalam undang-undang pengangkutan. Dimana pada karakternya perjanjian pengangkutan itu memperlakukan kewajiban dan hak yang ditetapkan dalam undang-undang kepada kedua belah pihak.

Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian yaitu :<sup>12)</sup>

### a) Asas Konsensuil

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian secara tertulis, sudah cukup apabila sudah ada persetujuan kehendak dari masing-masing pihak. Dalam praktek hampir semua perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis atau lisan tetapi

---

<sup>11)</sup> Ibid, hlm.25

<sup>12)</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op Cit*, hlm. 6

perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak para pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang, mereka hanya menunjuk atau menerapkan keuntungan undang-undang.

**b) Asas Koordinasi**

Asas ini masyarakat kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, walaupun perjanjian pengangkutan merupakan pelayanan jasa, asas sub ordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuhan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Dimana dalam perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara ternyata pihak pengangkut bukan buruh pihak pengirim dan penumpang.

**c) Asas campuran**

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari dua jenis perjanjian, yaitu perjanjian penyimpanan dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Disebut dengan perjanjian campuran karena mempunyai tiga (3) unsur, yaitu :

- 1) Unsur pelayanan berkala
- 2) Unsur penyimpanan
- 3) Unsur pemberian kuasa



Dengan demikian, ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain.

d) **Asas tidak ada hak retensi**

Pengangkutan tidak mempunyai hak retensi yaitu hak untuk menahan barang-barang angkutan bila penerima menolak membayar uang angkutan maka penuntut harus menuntut melalui pengadilan negeri setempat. Dalam hal ini hakim dapat memerintahkan penjualan umum atas barang-barang muatan tersebut bagi pelunasan uang angkutan tersebut. Dalam proses ini hakim dapat memerintahkan menyimpan barang-barang angkutan tersebut di dalam gudang umum.

3. **Kewajiban dan Hak Pengangkut**

Dalam pengangkutan barang di Indonesia, pengangkutan mempunyai hak dan kewajiban untuk terlaksanannya suatu pengangkutan. Hak pengangkutan yang utama adalah menerima pembayaran atas biaya pengangkutan, sedangkan kewajiban pengangkutan yang utama adalah menyelenggarakan pengangkutan dengan baik dan cepat.

Adapun kewajiban-kewajiban pengangkutan antara lain :

- a. **Menyelenggarakan pengangkutan barang dari tempat sampai dengan tempat tujuan dan menjaga keselamatan barang-barang**

yang diangkat sejak saat penerimaan sampai dengan saat penyerahan kepada penerima

- b. Pengangkutan diwajibkan bertanggungjawab terhadap kerugian yang ditimbulkan jika barang itu rusak, hilang dan binasa
- c. Pengangkut berkawajiban bertanggung jawab terhadap perbuatan-perbuatan dari orang yang ia kerjakan dan terhadap benda-benda yang ia pergunakan pada pengangkutan tersebut
- d. Pengangkut berkewajiban menyerahkan barang kiriman tepat pada waktu yang diperjanjikan

Sedangkan hak-hak pengangkutan adalah :

- a) Pengangkutan berhak atas pembayaran biaya angkutan  
pembayaran biaya angkutan ini sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan terlebih dahulu dalam perjanjian pengangkutan dimana biaya pengangkutan dibayar pada waktu dimulainya pengangkutan dapat juga pada saat penyerahan barang oleh pengangkut kepada penerima, waktu pembayaran juga sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan;
- b) Pengakuan berhak menerima barang dalam keadaan siap dan memenuhi syarat (dibungkus dan dipak) yang dan cukup kuat untuk dapat diangkat;

- c) Pengangkut berhak menerima surat-surat/dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan tersebut sebagaimana mestinya;
- d) Pengangkut berhak juga mendapatkan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang macam dan sifat barang yang diangkut.

#### 4. Berakhirnya Kewajiban Pengangkut

Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang dikirim dimana pengangkut mulai bertanggungjawab terhadap barang kiriman yang akan diangkut yaitu pada waktu ekspeditur menyerahkan barang kiriman tersebut dan pada saat itu segala resiko menyerahkan barang hilang atau rusak menjadi tanggungjawab pengangkut. Pengangkut selain bertanggung jawab terhadap kerusakan karena kesalahannya juga turut bertanggungjawab terhadap perbuatan yang dilakukan pegawai-pegawai yang ia pekerjakan.

Apabila barang telah diserahkan oleh pengangkut kepada penerima dimana penerima ini bisa pengirim bisa saja juga orang lain dan penerima, menerima dan memeriksanya dan disaksikan oleh pengangkut. Pengangkut selain bertanggungjawab terhadap kerusakan karena kesalahannya juga turut bertanggungjawab

terhadap perbuatan yang dilakukan pegawai-pegawai yang ia pekerjakan.

Apabila barang telah diserahkan oleh pengangkut kepada penerima dimana penerima ini bisa juga orang lain dan penerima, menerima dan memeriksanya dan disaksikan oleh pengangkut. Apabila ada kerusakan-kerusakan maka pihak pengangkut dapat menuliskannya dalam berita acara kerusakan dan kehilangan dan pihak saksi pengangkut membubuhkan tanda tangan yang mana berguna untuk pembuktian kepada pengangkut bahwa memang benar pada waktu barang diterima oleh pengirim atau penerima dalam keadaan tidak utuh atau hilang.<sup>13)</sup>

Penerima sendiri mempunyai hak untuk menggugat ganti kerugian kepada pengangkut yaitu pada barang diserahkan dimana penerima dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut karena kesalahan pengangkut. Penerima barang boleh menolak barang-barang yang rusak ataupun tidak lengkap jumlahnya dengan cara memberikan barang tersebut pada tangan pengangkut. Kemudian penerima menuntut ganti kerugian atas semua barang yang diangkut, sebagaimana halnya orang yang tidak berprestasi dan tujuan tersebut harus benar-benar menurut kenyataan dan bukan untuk memperkaya diri sendiri dengan melawan hukum.

Menurut Pasal 93 KUHD

“Apabila barang-barang dagangan dan lainnya yang telah diangkut itu telah disampaikan dan diterima dan upah pengangkutan telah dibayar pula, maka dengan itu gugurlah segala hak menuntut

---

<sup>13)</sup> H.M.N Purwosutjipto, hlm 33.

kerugian terhadap pada isi pengangkut atau juragan perahu karena rusak atau kurangnya barang-barang jadi, jika satu sama lain pada waktu itu dapat dilihat dari luar”.

“Jika sementara itu rusak atau kurangnya barang-barang tadi tidak dapat dilihat dari luar maka setelah barang-barang tadi diterimanya pun, bolehlah diadakan pemeriksaan oleh Pengadilan, tidak perdulilah apakah upah pengangkutan sudah atau belum bayar, asal pemeriksaan itu dimintanya dalam waktu dua kali dua puluh empat jam setelah barang-barang diterimannya, dan ternyata pula barang-barang tadi masih dalam wujud yang sama”.

Pasal 93 KUHD ini mengatur barang-barang muatan yang sampai tujuan dalam keadaan kurang atau rusak. Kalau keadaan itu dapat di lihat diluar dan penerima tetap menerimanya dengan baik, sedangkan uang angkutan telah dibayar maka menurut pasal tersebut si penerima tidak berhak lagi untuk menuntut ganti kerugian berdasarkan perjanjian pengangkutan (Pasal 39 ayat 1 KUHD).

Perjanjian pengangkutan berakhir dimana penerima dianggap sudah menerima barang tersebut dan pengangkut sebagai prestasi telah menerima pembayaran atas biaya angkut yang telah diperjanjikan.

## B. Perjanjian Ekspedisi

### 1. Pengertian Perjanjian Ekspedisi

Secara umum menurut Prof. R. Subekti, perjanjian adalah :  
“Suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Dan dalam bentuknya, perjanjian itu berupa rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis”.<sup>14)</sup> Dengan demikian dapat dikatakan bahwa dalam suatu perjanjian selalu terlibat paling dua orang yang saling berhadapan atau golongan yang satu dapat menuntut hak atau disebut kreditur dan pihak lainnya harus memenuhi kewajibannya yang dibebankan kepadanya atau disebut juga debitur.<sup>15)</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan dimana pengangkutan berjanji akan mengangkut barang-barang/orang dengan siapa ia telah membuat persetujuan pengangkutan, kewajiban pengangkutan ialah mengangkut barang-barang itu dan si pengangkut dapat dituntut oleh orang yang mempunyai barang atau si pengirim.<sup>16)</sup>

Pendapat lain menyebutkan perumusan sebagai berikut :

---

<sup>14)</sup> R. Subekti, 2009, *Hukum Perjanjian*, Intermassa, Jakarta, hlm. 1

<sup>15)</sup> Iur R. Suryati, 2001, *Hukum Perikatan*, Pradnya Parainita, Jakarta, hlm. 23

<sup>16)</sup> Tirtamadajaja, 2010, *Pokok-Pokok Hukum Perniagaan*, Djambatan, Bandung, hlm. 9

“Perjanjian timbal-balik antara ekspeditur dengan pengirim, dimana ekspeditur meningkatkan diri untuk mencarikan pengangkutan yang baik bagi pengirim, sedangkan pengirim mengakibatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspeditur”.<sup>17)</sup> Pasal 86 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), secara tegas menyatakan ekspeditur adalah orang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya melalui darat dan perairan. Dari ketentuan diatas jelaslah bahwa seorang ekspeditur hanyalah seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya.

Dalam usaha mencari pengangkut yang baik dan cocok dengan barang yang diangkut biasanya ekspeditur bertindak atas nama sendiri, walaupun untuk kepentingan atas tanggungjawab pengirim.<sup>18)</sup>

Menurut Prof. R. Subekti, bahwa seorang ekspeditur hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal pengiriman barang saja, dan hakekatnya hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal pengiriman barang saja, dan hakekatnya hanya memberikan perantara pihak yang hendak mengirim barang dan pihak yang mengangkut

---

<sup>17)</sup> Op Cit, H.M.N. Purwosutjipto, hlm. 13

<sup>18)</sup> Op Cit, H.M.N Purwosutjipto, hlm. 14

barang.<sup>19)</sup> Jadi dalam hal ini, ekspediter hanyalah sebaagi seorang perantara yang tugasnya mencarikan pengangkut yang baik bagi pihak pengirim, dimana ia hanya mempertemukan antara pihak pengirim dengan pihak pengangkut.

Dengan demikian dapat juga dikatakan bahwa pekerjaan seorang ekspediter itu adalah suatu pekerjaan yang termasuk spesialisasi, karena hal itu merupakan profesi.<sup>20)</sup> Secara tegas ekspediter diatur dalam buku I bab V bagian II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, mulai Pasal 86 sampai dengan Pasal 90. Mengenai perjanjian yang dibuat antara ekspediter dengan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan.

Secara umum pengertian perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ketempat lain, sedangkan pihak lainnya akan menyanggupi membayar ongkos.<sup>21)</sup>

Dengan demikian antara perjanjian ekspedisi dengan perjanjian pengangkutan pada dasarnya mempunyai hubungan yang

---

<sup>19)</sup> R. Subekti, 2004, *Aneka Perjanjian*, Alumni Bandung, hlm. 70

<sup>20)</sup> Achmad Ichsan, *Op Cit*, hlm. 423

<sup>21)</sup> R. Subekti, *Op Cit*, hlm. 69



erat antara satu dengan yang lain. Kedua perjanjian ini menurut Sri Soedewi masjchun Sofwan, merupakan perjanjian melakukan jasa dimana pembayaran dilakukan dengan imbalan pembayaran upah yang tidak dipersetujukan lebih dulu antara para pihak, melainkan berdasarkan tarif yang layak.<sup>22)</sup> Perjanjian untuk melakukan jasa ialah satu pihak menghendaki dan pihak lawannya dilakukannya suatu pekerjaan untuk mencapai sesuatu tujuan untuk mana ia bersedia membayar upah sedangkan apa yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut sama sekali terserah kepada pihak lawan.<sup>23)</sup>

Dari uraian diatas dapat diketahui perjanjian pengiriman barang melalui ekspedisi terdapat 4 (empat) pihak yaitu :

C. Ekspediter : “Orang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lainnya melalui daratan dan perairan”. (Pasal 86 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

D. Pengirim barang (consigner shipper) : Pemilik barang atau penjual (eksportir), atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang (tenaga kerja, olahraga), pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan.

---

<sup>22)</sup> Sri Soedewi Msjchun Sofwan, 2002, *Hukum Bangunan Perjanjian Pembongkaran Bangunan*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 52

<sup>23)</sup> R. Subekti, *Op Cit*, hlm. 58

**E. Pengangkut (carrier) :** Orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang beruoa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan apa pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkut dipelabuhan.

**F. Penerima barang (consignee) :** Pengirim yang dapat diketahui dan dokumen pengangkutan, dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan.

## **2. Sifat Hukum Perjanjian Ekspedisi**

Didalam perjanjian ekspedisi, kedudukan kedua belah pihak, yaitu antara ekspediteur dengan pengirim sama yakni berupa kedudukan yang koorddinatif, maka dapat dikatakan bahwa kontra prestasi yang diberiiikan kepada ekspediteur bukan upah atau gaji tetapi berupa provisi dan adanya hubungan hukum berupa perjanjian timbal balik antara kedua belah pihak. Adapun sifat-sifat hukum dan perjanjian ekspedisi dapat dikatagorikan sebagai berikut :<sup>24)</sup>

### **a) Sifat hukum pelayanan berkala**

Maksudnya adalah hubungan antara ekspediteur dengan si pengirim tidak terus menerus tetapi kadang kala saja, yakni bila si pengirim membutuhkan seorang pengangkut untuk mengirim barangnya melalui ekspediteur. Alam hal ini hubungan hukum itu

---

<sup>24)</sup> H.M.N. Purwosutjipto. Loc. Cit, hlm.56

timbul pada saat pihak pengirim mengikatkan secara langsung kepada ekspeditur.

**b) Sifat hukum pemberi kuasa**

Maksudnya adalah sifat hukum ini ada karena pengirim telah memberikan kuasa kepada ekspeditur untuk mencari seorang pengangkut yang baik baginya, dan sekaligus membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut atas nama pengirim. Dengan demikian pada saat pengirim mengikatkan diri pada ekspeditur dengan sendirinya terjadi persetujuan dimana ekspeditur diberi kuasa untuk menyelenggarakan suatu urusan, yaitu pengirim barang.

**c) Sifat hukum hubungan koinisi**

Maksudnya sifat hukum ini ada karena ekspeditur menutup perjanjian pengangkutan itu atas nama sendiri untuk tanggungan si pengirim. Pada dasarnya dapat juga dikatakan bahwa sifat hubungan koinisi ini karena adanya hubungan hukum antara pihak ekspeditur dengan pengirim pada satu pihak dan hubungan hukum antara koiniten atau pemberi kuasa dan koinisioner atau pemegang kuasa di lain pihak adalah sejenis.<sup>25)</sup>

---

<sup>25)</sup> R. Soekardono, 2003, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II, Rajawali, Jakarta, hlm. 59

**d) Sifat hukum penyimpanan**

Artinya kadang kala sebelum barang dikirim, pihak ekspediter harus menyimpan barang-barang yang diserahkan itu ke dalam gudang ekspediter.

**3. Kewajiban dan Hak Para Pihak Dalam Perjanjian Ekspediter**

Dengan telah diterbitkannya perjanjian ekspedisi maka kewajiban ekspediter sebagai wakil pengirim berkewajiban mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan dan atau mengeluarkan barang-barang dan alat angkut, gudang stasiun, pelabuhan, bandara. Namun jika dilihat dan perjanjian ekspedisi yang mempunyai banyak sifat hukumnya maka sebagai akibatnya akan menimbulkan kewajiban-kewajiban ekspediter sebagai berikut :

**a) Berkewajiban menyelenggarakan urusan pengirim**

Sebagai penyelenggara urusan (Pasal 1354 KUHPerdara), ekspediter banyak sekali harus berurusan dengan pihak ketiga untuk kepentingan barang-barang tersebut.

**b) Berkewajiban membuat registrasi dan surat muatan**

Sebagai pengusaha jasa angkutan, ekspediter harus memeriksa register harian dan harus membuat surat muatan seperti yang ditegaskan dalam Pasal 186 ayat 2 KUHD.

- c) Berkewajiban menyimpan barang-barang yang akan dikirim sebelum ekspediter mendapatkan atau menemukan pengangkutan yang memenuhi syarat yang cocok, sering juga terjadi ekspediter terpaksa harus menyimpan terlebih dahulu barang-barang pengirim digudangnya.
- d) Ekspediter wajib menyampaikan atau memerosalkan kiriman sampai ke tangan penerima dengan baik dan lengkap
- e) Ekspediter berkewajiban membayar ganti kerugian yang diajukan pengirim

Menurut ketentuan yang berlaku (Pasal 88 KUHD). Kerugian yang terbit ini terjadi terhadap kelalaian ekspediter sehingga barang-barang yang sebelumnya diserahkan ke tangan pengangkut menjadi rusak atau hilang.

Sedangkan hak ekspediter antara lain :

- a) Hak ekspediter sebagai pemegang kuasa

Ekspediter melakukan perjanjian pengangkutan itu atas nama pengirim. Dengan demikian secara langsung ekspediter berhak atau dapat kuasa dan pengirim untuk melakukan suatu perbuatan yaitu pengirim barang.

- b) Hak ekspediter sebagai koinisioner

Dalam hal ini, ekspediter melaksanakan perjanjian berbuat atas nama sendiri (Pasal 76 KUHD).

**c) Ekspediter mempunyai hak retensi**

Sebagai pemegang kuasa seorang ekspediter mempunyai hak untuk menahan barang yang lazim disebut hak retensi.

**d) Menerima sejumlah uang sebagai ongkos pengirim barang atau orpvisi**

Adapun kewajiban dan hak pengirim adalah :

**1) Kewajiban pengirim**

a) Pengirim wajib memberitahukan isi kiriman dan nilai yang sebenarnya menurut faktur (nota) pembelian yang sah serta bersedia memberikan hak kepada perusahaan untuk memeriksa isi kiriman bila diperlukan

b) Pengirim bersedia menerima dan tidak berkeberatan kirimannya dibuka/diperiksa oleh yang berwajib

c) Membayar ongkos pengirim atau uang jasa yang besarnya disesuaikan dengan jenis dan berat barang yang dikirim oleh pengirim dan disepakati oleh kedua belah pihak

d) Mengemaskan barang yang akan dikirim dengan baik dan benar serta memberi tanda atau lambang-lambang tertentu bila dianggap perlu

e) Mematuhi syarat-syarat atau peraturan-peraturan tentang tata cara pengiriman barang yang berlaku pada perjanjian ekspedisi

## 2) Hak pengirim

- a) Berhak mengetahui bahwa barang yang telah dikirim melalui ekspediter benar-benar sudah sampai ditempat tujuan dengan baik dan tepat waktu
- b) Berhak menuntut kepada ekspediter berupa ganti kerugian apabila terjadi sesuatu hal yang tidak diinginkan terhadap barang yang dikirim, misalnya terjadi kerusakan atau hilangnya barang akibat kesalahan pihak ekspediter.

## 4. Sifat dan Kedudukan Espedisi

Kedudukan kedua belah pihak dalam perjanjian ekspedisi adalah sama yakni kedudukan yang koordinatif. Ini berbeda dengan perjanjian perburuhan dimana kedudukan antara keduanya tidak sama yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari pada buruh. Kedudukan para pihak dalam perjanjian perburuhan adalah subordinasi.

Sifat-sifat ekspediter ada 2 macam yaitu :<sup>26)</sup>

### 1. Ekspediter yang bersifat tetap

Artinya memang sejak semula bahwa pengusaha berusaha tersebut sebagai ekspediter yang merupakan mata pencarian. Oleh sebab itu ekspediter harus mempunyai keahlian dan pengetahuan secara keterampilan dibidang ekspedisi. Dalam hal

---

<sup>26)</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op Cit*, hlm. 17

ini pengusaha ekspediter harus memiliki cara-cara yang tepat untuk memiliki rute-rute serta alat angkutan guna memungkinkan barang-barang itu sampai ketempat tujuan secara cepat dan efisien.

## 2. Ekspediter yang bersifat tidak tetap

Artinya ia baru bertindak sebagai seorang ekspediter bila ada orang menggunakan jasanya. Jadi pekerjaannya tidak terus menerus dengan kata lain hanya merupakan pekerjaan sampingan dan tambahan belaka.

Ini sering terjadi di dalam praktek sehari-hari dimana disamping ini hanya sebagai pengusaha, ekspediter angkutan ini juga melakukan perdagangan umum. Mengenai pengusaha ekspediter yang tidak tetap ini ketentuannya tidak diatur dalam KUHD tetapi sesuai dengan analogi mengenai kedudukan koinisionel insidentil yang diatur di dalam Pasal 85a KUHD, maka ekspediter insidentil juga berlaku ketentuan-ketentuan seperti ekspediter tetap yang diatur Pasal 86-90 KUHD.

## 5. Berakhirnya Perjanjian Ekspedisi

Tanggung jawab ekspediter berhenti pada saat barang dan pengirim itu telah diterima oleh pengangkut. Tetapi menurut Pasal 88 KUHD kerugian-kerugian sesudah saat tersebut apabila dibuktikan bersumber pada kesalahan ekspediter menjadi tanggung



jawab ekspeditur dimana di dalam pasal tersebut menegaskan bahwa ekspeditur dapat dituntut untuk menggantikan kerugian.

Kecuali hal tersebut ekspeditur juga harus bertanggungjawab atas ekspeditur antara (*tussen expeditur*) yang jasanya dipergunakan. Tanggungjawab ekspeditur seperti ditentukan dalam Pasal 89 KUHD “Ia harus menanggung pula segala ekspeditur antara yang dipakainya”. Jadi sifatnya lebih luas dan pada tanggungjawab seorang pemegang kuasa menurut Pasal 1803 KUHPerdara yang berbunyi sebagai berikut : “Si pemegang kuasa bertanggungjawab untuk orang yang telah ditunjuk oleh sebagai pengganti dalam melaksanakan kuasanya.

- 1) Dia tidak diberikan kekuasaan untuk menunjuk orang lain sebagai penggantinya
- 2) Kekuasaan telah diberikan kepadanya tanpa penyebutan seseorang tertentu, sedangkan orang yang dipilihnya untuk itu ternyata tidak cakap atau tidak mampu.

Selanjutnya perbedaan yang besar pada Pasal 89 KUHD tanpa syarat dan Pasal 1803 KUHPerdara dengan syarat. Berakhirnya atau hapusnya suatu perjanjian oleh hukum perdata diatur dalam Pasal 1381 KUHPerdara, yang menyatakan hapusnya perikatan.

- 1) Karena pembayaran;

- 2) Karena penawaran pembayaran tunai, diikuti dengan penyimpanan atau penitipan;
- 3) Karena pembaharuan hutang;
- 4) Karena perjumpaan utang atau kompensasi;
- 5) Karena pencampuran utang;
- 6) Karena pembebasan utang;
- 7) Karena musnahnya barang terutang;
- 8) Karena kebatalan atau pembatalan;
- 9) Karena berlakunya suatu syarat batal;
- 10) Karena lewat jangka waktu.

Dengan demikian dan 10 cara hapusnya suatu perjanjian dapat pula diberlakukan dalam perjanjian ekspedisi, maka dan kesepuluh cara diatas cara pertama yang dapat menyebabkan berakhirnya suatu perjanjian ekspedisi. Karena suatu pembayaran tidak hanya terbatas pada pelunasan hutang, namun jika ditinjau dan segi yuridis teknis tidak selamanya terbentuk sejumlah uang atau barang tertentu tapi bisa saja dengan pemenuhan jasa.<sup>27)</sup>

Lazimnya pembayaran merupakan cara yang bisa untuk mengakhiri perjanjian, maka pembayaran oleh undang-undang disebut cara yang pertama untuk hapusnya suatu perjanjian. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya dapatlah kita ketahui bahwa

---

<sup>27)</sup> M. Yahya Harahap, 2002, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni Bandung, hlm. 24

perjanjian ekspedisi bersifat timbal balik yang mana para pihak akan melaksanakan prestasi masing-masing sebagai kewajibannya, maka dengan sendirinya akan berakhir perjanjian ekspedisi tersebut.

Setelah terjadi pembayaran dengan demikian secara tidak langsung pengirim setuju dengan tarif atau biaya pengiriman. Pengirim akan mendapat atau menerima surat tanda terima titipan, yaitu berupa lembaran pertama atau asli dan sekaligus akan tunduk pada syarat-syarat pengiriman barang yang dibuat oleh perusahaan ekspedisi. Setelah barang diterima oleh pihak ekspediter dan pihak ekspediter telah menjalankan tugasnya atau kewajibannya dengan baik, maksudnya adalah barang yang dikirim oleh pengirim telah diterima oleh pihak pencari dengan selamat, lengkap dan utuh ditempat tujuan, maka dapat dikatakan bahwa selesai sudah hubungan hukum antara pihak ekspediter dengan pihak pengirim yang mengikatkan kedua belah pihak dan masing-masing pihak telah memenuhi kewajibannya.

Dapat disimpulkan bahwa perjanjian ekspedisi dapat berakhir dalam hal-hal sebagai berikut :

- 1) Telah dilakukan pembayaran yang tidak hanya berupa pelunasan hutang yang berupa sejumlah atau barang tapi juga dengan telah dipenuhinya suatu jasa dalam hal ini oleh ekspediter.

- 2) **Telah dilaksanakan masing-masing kewajiban dan hak oleh para pihak yang telah terikat dengan perjanjian ekspedisi tersebut**

## **BAB III**

### **PEMBAHASAN**

#### **A. Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi PT. Tiki Palembang Jika Terjadi Kerusakan dan Hilangnya Barang yang Diangkut**

Tanggungjawab ekspediter dalam Pasal 87 KUHD terhadap barang-barang yang telah diserahkan pengirim kepada ekspediter untuk menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim, mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut, kecuali jika pengirim dan ekspediter menjanjikan juga tentang pengambilan barang-barang muatan dan ekspediter menjanjikan kepada penerima yang berhak atau kepada, selanjutnya, maka hal tersebut juga merupakan tanggung jawab ekspediter.

Tanggung jawab pengangkutan ditentukan oleh Pasal 1246 dan 1246 KUHPerdata menerangkan, pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterimanya, bila pengangkut tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang-barang muatan. Di dalam Pasal 1246 KUHPerdata menentukan biaya kerugian dan bunga itu pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan laba yang sedianya akan

diterimanya kerugian yang harus diganti misalnya : harga pembelian barang, biaya pengiriman barang dan laba yang layak diterimanya.

Tanggung jawab pengangkut tersebut dibatasi oleh Pasal 1247 KUHperdata, yaitu :

- a. Kerugian ialah kerugian yang dapat diperkirakan secara layak pada saat timbulnya perikatan
- b. Kerugian itu harus merupakan akibat yang langsung dari tidak terlaksanannya perikatan dari perjanjian

Menurut Saifullah Wiradipraja yang dikutip Abdulkadir Muhammad, ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan, yaitu : prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan, prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga, prinsip tanggungjawab mutlak.<sup>10)</sup>

a) Prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan

Menurut prinsip ini setiap pengangkutan yang melakukan kesalahan dalam menyelenggarakan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu, pihak yang menderita kerugian harus membuktikan bahwa kesalahan itu ada pada pengangkut. Jadi beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut.

---

<sup>10)</sup> Abdulkadir Muhammad, 2002, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 76

**b) Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga**

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selaku bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Pengertian tidak bersalah mengandung arti tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Jadi beban pembuktian bukan ada pada pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

**c) Prinsip tanggungjawab berdasarkan mutlak**

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggungjawab membayar ganti rugi terhadap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkutan. Pengangkutan tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggungjawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Jadi disini kesalahan tindakan relevan.

Hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 86 KUHD yang menentukan bahwa tanggungjawab ekspediter berhenti pada saat barang-barang dari pengirim itu telah diterima oleh pengangkut.

Menurut Pasal 88 KUHD menjelaskan bahwa kerugian-kerugian sudah saat itu, bila dapat dibuktikan bersumber pada kesalahan ekspediter, maka dapat dibebankan kepada ekspediter. Sedangkan pengangkut adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut meningkatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar utang angkutan.<sup>11)</sup>

Pada perjanjian ekspedisi hal yang menyebabkan terjadinya wanprestasi dapat dikarenakan barang rusak yang mungkin disebabkan oleh pembungkus atau pengepakan barang tersebut kurang baik, ataupun barang hilang seluruhnya atau sebagian. Dengan demikian dapat dikatakan telah melakukan suatu wanprestasi jika prestasi tersebut dilaksanakan tetapi tidak sebagaimana yang dijanjikan, oleh karena adanya kerusakan atau kehilangan barang seluruhnya atau sebagian.

Tanggung Jawab PT. Titipan Kilat Palembang berlaku bilamana barang yang diangkut sesuai dengan ketentuan :

- a. Bilamana terjadi kehilangan, kerusakan, atau kekurangan atas titipan yang tidak diasuransikan, penggantian maksimum sebesar 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman untuk titipan yang

---

<sup>11)</sup> Achmad Ichsan, 2004, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 415



hilang atau rusak sesuai yang tertulis pada faktur atau resi pengiriman, dikarenakan dalam melakukan pengiriman barang pihak PT. Tiki selaku ekspediter selalu mengemas barang-barang yang akan dikirim dengan rapi dan teratur guna menjaga keselamatan barang.

- b. Untuk titipan yang nilai barangnya melebihi 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman dan memiliki nilai subyektif bagi pengirim, wajib diasuransikan yang pembayaran preminya dibayar oleh pengirim kepada asuransi jasa titipan sesuai dengan tarif yang ditentukan oleh perusahaan asuransi jasa titipan. Penggantian kerugian diselesaikan sesuai dengan polis kontrak asuransi jasa titipan.
- c. PT. Titipan Kilat (TIKI) tidak memiliki tanggung jawab apapun selain apa yang dikemukakan diatas, termasuk segala bentuk kerugian apapun berupa kerugian materil, imateril dan kehilangan kesempatan memperoleh keuntungan yang diderita oleh pengirim maupun penerima sebagai akibat atas keterlambatan, kekurangan, kerusakan atau kehilangan barang.<sup>12)</sup>

---

<sup>12)</sup> Wawancara dengan Bapak Haris Jumadi, selaku Direktur PT. Titipan Kilat (TIKI) Palembang, Tanggal 17 Maret 2014

## **B. Prosedur Pengajuan Klaim Terhadap Kerugian yang Dialami Pemilik Barang**

Apabila berpedoman pada Pasal 1246 KUHPerdara yang berbunyi :

“Biaya rugi dan bunga yang oleh berpiutang boleh dituntut akan penggantian, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmati dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebutkan dibawah ini :

Dari bunyi pasal tersebut dapatlah kita ketahui bahwa kerugian tersebut dapat berupa :

- a) Kerugian yang benar-benar dideritanya, akibat tidak dipenuhi kewajiban salah satu pihak
- b) Keuntungan yang seharusnya dinikmatinya, jika kewajiban dari kedua belah pihak dilaksanakan.

Kiranya tidak keliru apabila kerugian yang diderita oleh pengirim atau penerima barang dapat dikategorikan sebagai kerugian yang benar-benar diderita, karena pihak ekspediter tidak memenuhi kewajibannya dalam mengusahakan dan memilihkan pengangkut yang baik bagi pengirim. Oleh karena itu sudah sewajarnya apabila pihak ekspediter mengganti kerugian yang benar-benar diderita oleh pengirim atau

penerima barang sebagai akibat dari kelalaiannya dalam menyelenggarakan pengiriman barang.

Dalam menentukan cara penyelesaian pembayaran ganti rugi tidak ada ketentuan yang mengaturnya secara khusus, hal ini diserahkan kepada perusahaan-perusahaan yang bertindak sebagai ekspediter masing-masing.

Dalam hubungannya dengan permasalahan diatas, pada dasarnya setiap barang kiriman sebaiknya diasuransikan, sebab hal ini ada kaitannya dengan masalah tuntutan ganti rugi jika terjadi suatu hal yang tidak diinginkan, tetapi dalam hal ini PT. Titipan Kilat (TIKI) Palembang tidak mengasuransikannya karena hal ini tergantung pada pihak pengirim, apakah barang kiriman tersebut mau diasuransikan atau tidak.

Adapun prosedur atau tata cara pengajuan klaim terhadap kerugian yang dilakukan pada perusahaan PT. Titipan Kilat (TIKI) Palembang menurut Bapak Haris Jumadi harus dilakukan oleh pengirim secara tertulis ditempat transaksi pengiriman dilakukan dengan syarat menyerahkan dokumen-dokumen asli berupa :<sup>13)</sup>

- a. Identitas pengirim yang masih berlaku
- b. Bukti tanda terima kiriman barang (BTTKB)

---

<sup>13)</sup> Wawancara dengan Bapak Haris Jumadi, selaku Direktur PT. Titipan Kilat (TIKI) Palembang, Tanggal 17 Maret 2014

- c. Apabila diasuransikan harus disertai dengan surat penutupan asuransi pengiriman barang. Dokumen-dokumen tersebut dicocokkan dengan dokumen di TIKI, apabila ada perbedaan maka TIKI akan memutuskan berdasarkan dokumen yang ada padanya.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian dalam bab-bab terdahulu terutama yang bersangkutan paut dengan permasalahan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. **Tanggung Jawab PT. Titipan Kilat Palembang Terhadap barang yang diangkut, berlaku sesuai dengan ketentuan :**
  - a. **Bilamana terjadi kehilangan, kerusakan, atau kekurangan atas titipan yang tidak diasuransikanm, penggantian maksimum sebesar 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman untuk titipan yang hilang atau rusak sesuai yang tertulis pada faktur atau resi pengiriman**
  - b. **Untuk titipan yang nilai barangnya melebihi 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman dan memiliki nilai subyektif bagi pengirim, wajib diasuransikan yang pembayaran preminya dibayar oleh pengirim kepada asuransi jasa titipan sesuai dengan tarif yang ditentukan oleh perusahaan asuransi jasa titipan. Penggantian kerugian diselesaikan sesuai dengan polis kontrak asuransi jasa titipan.**
  - c. **PT. Titipan Kilat (TIKI) tidak memiliki tanggung jawab apapun selain apa yang dikemukakan diatas, termasuk segala bentuk kerugian apapun berupa kerugian materil, imateril dan kehilangan**

kesempatan memperoleh keuntungan yang diderita oleh pengirim maupun penerima sebagai akibat atas keterlambatan, kekurangan, kerusakan atau kehilangan barang.

2) Prosedur pengajuan klaim terhadap kerugian yang dialami pemilik barang, dilakukan oleh pengirim secara tertulis ditempat transaksi pengiriman dilakukan dengan syarat menyerahkan dokumen-dokumen asli berupa ;

- a. Identitas pengirim yang masih berlaku
- b. Bukti tanda terima kiriman barang (BTTKB)
- c. Apabila diasuransikan harus disertai dengan surat penutupan asuransi pengiriman barang. Dokumen-dokumen tersebut dicocokkan dengan dokumen di TIKI, apabila ada perbedaan maka TIKI akan memutuskan berdasarkan dokumen yang ada padanya.

## **B. Saran**

1. Hendaknya dalam pengiriman barang harus ada perjanjian yang jelas sehingga apabila barang tersebut rusak atau hilang tidak mengira salah satu pihak;
2. Dalam pengajuan klaim haruslah dipermudah sebab sudah tertera dalam perjanjian pengiriman barang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung.
- , 2002, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- , 2001, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Achmad Ichsan, 2007, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- F.D.C. Sujatiniko, 2005, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Penerbit CV. Akadeinika Pressindo, Jakarta.
- H.M.N. Purwisutjipto, 2004, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.
- Inting Partadireja, 2008, *Pengetahuan dan Hukum Dagang*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Iur R. Suryati, 2001, *Hukum Perikatan*, Pradnya Parainita, Jakarta.
- M. Yahya Harahap, 2002, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni Bandung.
- Moleong, Lexy. J, 2001, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Nazir, Mohammad, 2008, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- R. Soekardono, 2003, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II, Rajawali, Jakarta.
- R. Subekti, 2001, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta.
- , 2004, *Aneka Perjanjian*, Alumni Bandung.
- Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, 2002, *Hukum Bangunan Perjanjian Pembongkaran Bangunan*, Liberty, Yogyakarta.
- Soegijatna Tjakranegara, 2005, *Hukum Pengangkutan Penumpang*, Rineka Cipta Jakarta.
- Sujatmiko, 2005, *Pokok-Pokok Pelayanan Niaga*, Penerbit CV. Akademika Pressindo, Jakarta.

Tirta Admaja, 2000, *Pokok-Pokok Hukum Perniagaan*, Djambatan, Bandung.

**Perundang-undangan**

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Undang-undang nomor 21 tahun 1992 Tentang Pelayaran

Undang-undang nomor 1 tahun 2009 Tentang Pengangkutan Udara

PP No.17 Tahun 1988 Tentang pengangkutan laut



**REKOMENDASI DAN PEMBIMBING SKRIPSI**

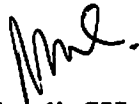
Nama : Trio Prima  
Nim : 50 2010 176  
Program Studi : Hukum Perdata  
Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN  
EKSPEDISI PT.TIKI PALEMBANG  
TERHADAP KERUSAKAN DAN HILANGNYA  
BARANG YANG DIANGKUT SERTA  
PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**

**1.Rekomendasi Ketua Bagian :**

a. Rekomendasi :

b. Usul Pembimbing : *Hj. AIRIZA GUSTI. ST. M.HUM.*

Palembang September 2013  
Ketua Bagian  
Hukum Perdata,

  
Mulyadi, SH.,MH

**II. Pembimbing Skripsi Oleh Wakil Dekan I**

*Hj. Airiza Gusti. SH. M.H.*

Palembang, September 2013  
Wakil Dekan I,



**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG**  
**FAKULTAS HUKUM**

---

Lampiran : Outline Skripsi  
Perihal : Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi  
Kepada : Yth. Ibu  
Pembimbing Akademik Fakultas Hukum UMP  
Di Palembang

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Trio Prima

Nim : 50 2010 176

Program kekhususan : Hukum Perdata

Pada semester VII (Ganjil/Genap) tahun kuliah 2013/2014 sudah menyelesaikan beban studi yang meliputi MPK, MKK MKB, MPB, MBB (145 SKS)

Dengan ini mengajukan permohonan untuk Penelitian Hukum dan penulisan skripsi dengan judul :

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI  
PT.TIKI PALEMBANG TERHADAP KERUSAKAN  
DAN HILANGNYA BARANG YANG DIANGKUT  
SERTA PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**

Demikianlah atas perkenaan Ibu diucapkan terima kasih,  
wassalam Wr.Wb,

Palembang, September 2013  
Pemohon,

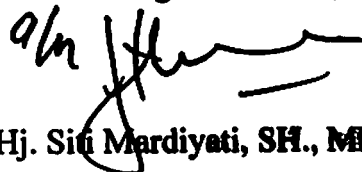


Trio Prima

Rekomendasi PA. Ybs :

Mahasiswa ybs telah memenuhi syarat  
untuk menulis skripsi.

Pembimbing Akademik,



Hj. Siti Mardiyati, SH., MH

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Trio Prima  
Nirm : 50 2010 176  
Program studi : Ilmu hukum

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Benar skripsi yang saya buat dengan judul “Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi PT. Tiki Palembang Terhadap Kerusakan Dan Hilangnya Barang Yang Diangkut Serta Prosedur Pengajuan Klaim”, merupakan hasil karya orisinil saya sendiri dan bukan hasil tulisan orang lain dan belum pernah dipublikasikan baik dalam lingkungan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang maupun pada perguruan tinggi atau lembaga lain.
2. Benar skripsi yang saya buat sesuai dengan arahan atau bimbingan yang diberikan oleh pembimbing skripsi
3. Apabila terjadi dikemudian hari pernyataan angka 1 dan 2 tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa **pencabutan gelar** yang telah diperoleh karena skripsi ini, serta sanksi **lainnya** yang berlaku di perguruan tinggi Universitas Muhammadiyah Palembang.

Palembang, September 2013



Trio Prima

## OUTLINE SKRIPSI

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI  
PT. TIKI PALEMBANG TERHADAP KERUSAKAN  
DAN HILANGNYA BARANG YANG DIANGKUT  
SERTA PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**

Pemasalahan :

1. Bagaimanakah Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi PT. Tiki Palembang Jika Terjadi Kerusakan dan Hilangnya Barang yang Diangkut ?
2. Bagaimanakah Prosedur Pengajuan Klaim Terhadap Kerugian yang Dialami Pemilik Barang ?

### BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Permasalahan
- C. Tujuan dan Manfaat Penelitian
- D. Ruanglingkup Penelitian
- E. Metode Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- A. Perjanjian Pengangkutan
  1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan
  2. Asas-asas dalam Perjanjian Pengangkutan
  3. Kewajiban dan Hak Pengangkut
  4. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan
- B. Perjanjian Ekspedisi
  1. Pengertian Perjanjian Ekspedisi
  2. Sifat Hukum Perjanjian Ekspedisi
  3. Kewajiban dan Hak Para Pihak dalam Perjanjian Ekspedisi
  4. Sifat dan Kedudukan Ekspediteur
  5. Berakhirnya Perjanjian Ekspedisi

### BAB III PEMBAHASAN

- A. **Tanggung Jawab** Perusahaan Ekspedisi PT. Tiki Palembang Jika **Terjadi Kerusakan dan Hilangnya Barang yang Diangkut**
- B. **Prosedur Pengajuan Klaim Terhadap Kerugian yang Dialami Pemilik Barang**

mor : 078/D-N/TIKI-PLM/0314

mp :-

rihal : Pengambilan Data/Penelitian

Palembang, 17 Maret 2014

pada Ykh.

Hj Sri Sulastri, SH., M.Hum

akil Dekan I

ultas Hukum

iversitas Muhammadiyah

ngan hormat,

Bersama ini kami sampaikan bahwa :

Nama : Trio Prima

NIM : 50 2010176

Program/Studi : Ilmu Hukum

g bersangkutan telah mengambil data di PT. TIKI Palembang pada tanggal 17 Maret 2014 untuk  
yusunan skripsi yang berjudul Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi PT. TIKI Palembang Terhadap  
usakan dan Hilangnya Barang Yang Diangkut Serta Prosedur Pengajuan Klaim.

Demikian surat ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima  
h.

mat kami,

TIKI Palembang



is Jumadi

ktur

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM**

---

**KARTU AKTIVITAS BIMBINGAN SKRIPSI**

Nama Mahasiswa : Trio Prima

Pembimbing

Nomor Pokok : 50 2010 176

Pembimbing :  
Hj. Alriza Gusti, SH.,M.Hum

Jurusan : Ilmu Hukum

Prog. Kekhususan : Hukum Perdata

**Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI PT.TIKI  
PALEMBANG TERHADAP KERUSAKAN DAN  
HILANGNYA BARANG YANG DIANGKUT SERTA  
PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM**

Konsultasi ke-	Materi yang di Bimbingan	Paraf Pembimbing	Keterangan
1	Penyediaan out line	A	3/10-13
2	Perbaikan metodologi	A	23/10-13
3	Ace. mengikut. revisi proposal skripsi	A	25/10-13
4.	Perbaikan bab I, 2, bab 4	A	27/11-14

5.	Pembetulan bab II	Al	$\frac{10}{3}$ 14.
6	Ace bab I, 2 bab II, lanjut kan bab III,	Al	$\frac{13}{3}$ 14.
7	Pembetulan bab IV, 8 IV	Al	$\frac{21}{3}$ 14
8	Ace bab III, 6 IV lanjutkan abstrak	Al	$\frac{25}{3}$ 14.
9.	Pembetulan bab III, 8 IV	Al	$\frac{31}{3}$ 14.
10	Ace buku di perbaiki	Al	$\frac{1}{4}$ 14.

Catatan :  
 Mohon diberi waktu  
 menyelesaikan  
 skripsi.....bulan sejak tanggal  
 dikeluarkan/ditetapkan

DIKELUARKAN : DI PALEMBANG  
 PADA TANGGAL :  
 KETUA BAGIAN  
 HUKUM PIDANA,

MULYADI, SH.,MH