

**PERTANGGUNG JAWABAN CV. USAHA MAJU SETIA  
TERHADAP KETERLAMBATAN PENGANGKUTAN LAUT  
KAPAL KAYU KARGO DI PANGKALAN KERINCI**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Hukum (S.H)



**OLEH:**

**MEGA YUNI HOSPITA**

**NPM: 171010658**

**PROGRAM STUDI: ILMU HUKUM**

**FAKULTAAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

**PEKANBARU**

**2022**

### SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang betanda tangan dibawah ini :

Nama : Mega Yuni Hospita  
NPM : 171010658  
Tempat/Tanggal Lahir : Pekanbaru, 16-06-1999  
Program Studi/Jurusan : Ilmu Hukum/ Hukum Perdata  
Judul : Pertanggung jawaban CV. Usaha Maju Setia Terhadap Keterlambatan Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Di Pangkalan Kerinci.

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain, sepengetahuan saya belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil orang lain atau mencontek atau menjiplak hasil skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S1) yang telah saya peroleh di batalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 25 Agustus 2022

Yang menyatakan



Mega Yuni Hospita

# Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :



## Sertifikat

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU



ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau  
MENYATAKAN BAHWA :

Mega Yuni Hospita

171010658

Dengan Judul :

Pertanggung Jawaban Cv. Usaha Maju Setia Terhadap Keterlambatan Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Di Pangakalan Kerinci

No. Reg : 1376/I/UPM.FH.UIR.2021

Paper ID : 1888645508/27 %

*Telah Lolos Similarity Sebesar Maksimal 30%*

Pekanbaru, 29 Agustus 2022

Prodi Ilmu Hukum



Harvia Santri, S.H., M.H.



YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM (YLPI) RIAU  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU

F.A.3.10

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113 P. Marpoyan Pekanbaru Riau Indonesia – Kode Pos: 28284  
Telp. +62 761 674674 Fax. +62 761 674834 Website: www.uir.ac.id Email: info@uir.ac.id

KARTU BIMBINGAN TUGAS AKHIR  
SEMESTER GANJIL TA 2022/2023

NPM : 171010658  
Nama Mahasiswa : MEGGA YUNI HOSPITA  
Dosen Pembimbing : Selvi Harvia Santri, S.H., M.H  
Program Studi : ILMU HUKUM  
Judul Tugas Akhir : Pertanggung Jawaban CV. Usaha Maju Setia Terhadap Keterlambatan Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Di Pangkalan Kerinci  
Judul Tugas Akhir : Responsibility CV. Usaha Maju Setia Against Delays in Sea Transportation of Cargo Wooden Ships at Pangkalan Kerinci  
(Bahasa Inggris)

Lembar Ke

NO	Hari/Tanggal Bimbingan	Materi Bimbingan	Hasil / Saran Bimbingan	Paraf Dosen Pembimbing
1.	Kamis, 03/03/2022	Perbaikan setelah seminar	- Lampirkan Perjanjian - Ubah Rumusan Masalah menjadi Pelaksanaan Perjanjian dan Tanggungjawab Pihak Pengangkut	
2.	Senin, 07/03/2022	Bab I	- Sistem Penulisan	
3.	Kamis, 10/03/2022	Bab II	- Tambahkan Teori Perjanjian Pengangkutan - Tambahkan Literatur terkait penelitian	
4.	Senin, 21/03/2022	Bab III	- Cetak dan Teknologi Kejadian Sesuai Fakta Di Lapangan. - Tambah Materi Isi Pembahasan	
5.	Kamis, 24/03/2022	Bab IV	- Kesimpulan dan saran harus sesuai dengan Hasil Pembahasan, apakah sudah berjalan dengan lancar atau tidak.	
6.	Senin, 28/03/2022	Bab V	- Sesuaikan dengan Hasil Pembahasan di, apakah sudah sesuai perjanjian atau tidak.	
7.	Senin, 22/08/2022	Bab I dan Bab III	- Perhatikan tanda baca sesuai dengan panduan penelitian - Rata kiri dan kanan harap diperbaiki	
8.	Kamis, 25/8/2021	Bab I, II, III, IV	- Sistematkan penulisan dan daftar pustaka sesuaikan dengan buku panduan	

Pekanbaru, 26 Agustus 2022  
Wakil Dekan I/Ketua Departemen/Ketua Prodi

( Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H. )



MTCXMDEWMZU5

Catatan :

1. Lama bimbingan Tugas Akhir/ Skripsi maksimal 2 semester sejak TMT SK Pembimbing diterbitkan
2. Kartu ini harus dibawa setiap kali berkonsultasi dengan pembimbing dan HARUS dicetak kembali setiap memasuki semester baru melalui SIKAD
3. Saran dan koreksi dari pembimbing harus ditulis dan diparaf oleh pembimbing
4. Setelah skripsi disetujui (ACC) oleh pembimbing, kartu ini harus ditandatangani oleh Wakil Dekan I/ Kepala departemen/Ketua prodi
5. Kartu kendali bimbingan asli yang telah ditandatangani diserahkan kepada Ketua Program Studi dan kopinya dilampirkan pada skripsi
6. Jika jumlah pertemuan pada kartu bimbingan tidak cukup dalam satu halaman, kartu bimbingan ini dapat di download kembali melalui SIKAD



**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS HUKUM**



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau  
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27  
Website : [law.uir.ac.id](http://law.uir.ac.id) - e-mail : [law@uir.ac.id](mailto:law@uir.ac.id)

**BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018**

**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**PERTANGGUNG JAWABAN CV. USAHA MAJU SETIA TERHADAP  
KETERLAMBATAN PENGANGKUTAN LAUT KAPAL KAYU KARGO DI  
PANGKALAN KERINCI**

**MEGA YUN HOSPITA**  
NPM: 171010658

Telah Diperiksa dan Disetujui Oleh Dosen Pembimbing

Pembimbing

**SELVI HARVIA SANTRI, S.H., M.H**

Mengetahui

Dekan

**Dr. M. Musa, S.H., M.H**

Dokumen ini adalah Arsip Miilik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
Nomor : 382/Kpts/FH/2022  
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang
1. Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas, perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
  2. Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.
- Mengingat
1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
  2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
  3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
  4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
  5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
  6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
  7. SK. BAN-PT Nomor : 2777/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2018
  8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
  9. SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 112/UIR/Kpts/2016

MEMUTUSKAN

- Menetapkan
1. Menunjuk  
Nama : SELVI HARVIA SANTRI, S.H., M.H.  
NIE/NPK : IQ30048404/19.02.02.779  
Pangkat/Jabatan : Penata / III/c  
Jabatan Fungsional : Lektor  
Sebagai : Pembimbing Penulisan Skripsi mahasiswa  
  
Nama : MEGA YUNI HOSPITA  
NPM : 17.101.0658  
Jurusan/program studi : Ilmu Hukum / Hukum Perdata  
Judul skripsi : PERTANGGUNGJAWABAN CV. USAHA MAJU SETIA TERHADAP PENGANGKUTAN LAUT KAPAL KAYU KARGO DI BANGKALAN KERINCI.
  2. Tugas-tugas pembimbing adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UIR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
  3. Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
  4. Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.  
Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Pekanbaru  
Pada tanggal : 26 Agustus 2022  
Dekan

  
Dr. M. Musa, S.H., M.H.

Tembusan : Disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

## ABSTRAK

Sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengangkutan barang, CV. Usaha Maju Setia telah menandatangani kontrak perjanjian pengangkutan, CV. Usaha Maju Setia selanjutnya bertanggung jawab untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan selamat. Artinya bahwa pihak pengangkut, yaitu CV. Usaha Maju Setia bertanggung jawab atas keselamatan barang dan keamanan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut ke tangan penerima. Serta apabila dalam pengangkutan barang tersebut berjalan tidak selamat, misalnya barang tersebut mengalami kerugian akibat kehilangan, kerusakan atau keterlambatan dalam pengirimannya, maka hal ini juga menjadi tanggung jawab pengangkut.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah: (1) Bagaimana pelaksanaan pengangkutan laut kapal kayu kargo oleh CV. Usaha Maju Setia di Pangkalan Kerinci; (2) Bagaimana tanggung jawab Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo oleh CV. Usaha Maju Setia.

Hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan bahwa CV. Usaha Maju Setia telah melakukan perannya dalam pelaksanaan pengangkutan, dalam memenuhi pelaksanaan pengangkutan tersebut terdapat beberapa faktor penghambat menyebabkan terjadinya keterlambatan atau kerusakan barang muatan beserta tanggung jawab CV. Usaha Maju Setia apabila terjadi keterlambatan atau kerusakan barang muatan.

Simpulan dari penelitian ini adalah (1) Pelaksanaan pengangkutan laut Kapal Kayu Kargo oleh CV. Usaha Maju Setia, pada prinsipnya telah berjalan dengan baik. (2) Dalam pelaksanaan pengangkutan barang CV. Usaha Maju Setia mengalami beberapa kendala atau hambatan, hambatan-hambatan yang dihadapi antara lain berupa faktor alam, kecelakaan, ataupun kelalaian pihak pengangkut. (3) tanggung jawab CV. Usaha Maju Setia apabila terjadi keterlambatan, kehilangan, kerusakan pada barang maka CV. Usaha Maju Setia akan mengganti dan bertanggung jawab atas barang-barang yang diangkutnya.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Pengangkutan.

## ABSTRACT

As a company engaged in the transportation of goods, CV. Usaha Maju Setia has signed a contract of carriage agreement, CV. Usaha Maju Setia are then responsible for organizing the transportation safely. It means that the carrier party, that is, CV. Usaha Maju Setia is responsible for the safety of the goods and the security of the goods that must be transported, from the time of receipt to the time of delivery of the goods into the hands of the recipient. And if the transportation of the goods runs unsavoryly, for example, the goods suffer losses due to loss, damage or delays in their delivery, then this is also the responsibility of the carrier.

The problems in this study are: (1) How to carry out the sea transportation of cargo wooden ships by CV. Usaha Maju Setia in Pangkalan Kerinci; (2) What is the responsibility of the Sea Freight of Cargo Wooden Ships by CV. Usaha Maju Setia.

The results of the study obtained showed that CV. Usaha Maju Setia has performed its role in the implementation of transportation, in fulfilling the implementation of the transportation there are several inhibiting factors causing delays or damage to cargo goods along with cv responsibility. CV. Usaha Maju Setia in the event of delays or damage to cargo.

The conclusions of this study are (1) Implementation of sea transportation of Cargo Wooden Ships by CV. Usaha Maju Setia, in principle, have gone well. (2) In the implementation of the transportation of CV CV. Usaha Maju Setia overcome several obstacles or obstacles, obstacles faced, including in the form of natural factors, accidents, or negligence of the pnegangkut party. (3) Responsibilities CV. Usaha Maju Setia in case of delay, loss, damage to goods then CV. Usaha Maju Setia will replace and be responsible for the goods it transports.

Keywords: Responsibility, Carriage.

## KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim...

Alhamdulillah rabbil ‘alamin, puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala nikmat, rahmat dan hidayah serta kesempatan dan kesehatan yang diberikan-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat akademis untuk menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Islam Riau dengan judul **“Pertanggung Jawaban Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Oleh CV. Usaha Maju Setia Di Pangkalan Kerinci”**. Penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan guna menyelesaikan studi Sarjana Program Studi Ilmu Hukum di Universitas Islam Riau.

Salah satu keindahan di dunia ini yang akan selalu dikenang adalah ketika kita bisa melihat atau merasakan sebuah impian menjadi kenyataan. Bagi penulis, skripsi ini adalah salah satu impian yang diwujudkan dalam kenyataan dan dibuat dengan segenap kemampuan. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan untaian terima kasih yang tak terhingga kepada keluarga tercinta, sembah sujud dan penghormatan yang sebesar-besarnya penulis berikan kepada kedua orang tua penulis, **almarhumah Ayahanda H.M. Farid. Ib dan almarhumah Ibunda Hj. Masyidah** atas segala perjuangan mendidik dan membesarkan penulis sampai pada saat ini penulis dapat menyelesaikan studi. Juga kepada saudara” penulis ata Masparyanto, SE, Ata Muhammad Ridwan, Abang Taufik Ariyadi, Abang Firdaus, SE, Abang Chaidir Syawal, ST dan Adik tercinta Shofia Zahara serta seluruh Keluarga Besar yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu atas segala bimbingan, nasihat, dukungan dan yang selalu memberikan dorongan semangat kepada penulis.

Sesungguhnya skripsi ini dapat terselesaikan bukan semata-mata hasil kerja Penulis, namun semua itu tidak terlepas dari doa dan dukungan orang-orang tercinta serta bantuan dari banyak pihak, maka dengan setulus hati Penulis ingin

mempersalahkan rasa terimakasih yang tak terkira kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L selaku Rektor Universitas Islam Riau beserta staf dan jajarannya.
2. Bapak Dr. M. Musa, S.H., M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
3. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
4. Ibu Dr. Desi Apriani, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
5. Bapak S. Parman, S.H., M.H, selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
6. Bapak Dr. Zulkarnaini Umar, S.Ag., SH., M.I.S, selaku Mantan Ketua Departemen Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan dukungan dari awal pengajuan judul skripsi ini.
7. Ibu Selvi Harvia Santri, S.H., M.H. selaku Ketua Departemen Hukum Perdata dan dosen Pembimbing di tengah- tengah kesibukan dan aktivitasnya beliau telah bersedia menyediakan waktunya membimbing dan membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.
8. Seluruh Dosen dan segenap Civitas Akademik Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan pengajaran ilmu, nasehat dan serta bantuan lainnya.
9. Seluruh Staf Tata Usaha dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah membantu pengurusan administrasi selama kuliah hingga tahap penyelesaian skripsi ini.
10. Teruntuk teman-teman seperjuangan penulis selama menempuh Pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Riau, Khususnya Sandra Andini Putri, SH berterimakasih karena senantiasa membantu penulis dan selalu memberikan dorongan sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
11. Teman-teman, senior-senior dan adik-adik yang benar-benar tidak dapat saya sebutkan satu per satu, Terima kasih untuk semua cerita dan pengalaman yang kita jalani bersama. Terima kasih atas bimbingan dan

dorongan semangat selama ini. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan masih banyak kekurangan baik dalam bentuk penyajian maupun bentuk penggunaan bahasa karena keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang dimiliki penulis. Maka dengan kerendahan hati, penulis mengharapkan kritik, saran ataupun masukan yang sifatnya membangun dari berbagai pihak guna mendekati kesempurnaan skripsi ini karena kesempurnaan hanyalah milik Allah SWT. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak, khususnya bagi Penulis dan pembaca pada umumnya. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan ridho dan anugerah-Nya atas amalan kita serta kemudahan dalam melangkah menggapai cita-cita dan cinta. Serta tak lupa shalawat dan salam kita panjatkan kepada Nabi Besar Muhammad Saw, agar kita selalu mendapatkan syafaatnya.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Pekanbaru, Agustus 2022  
Penulis

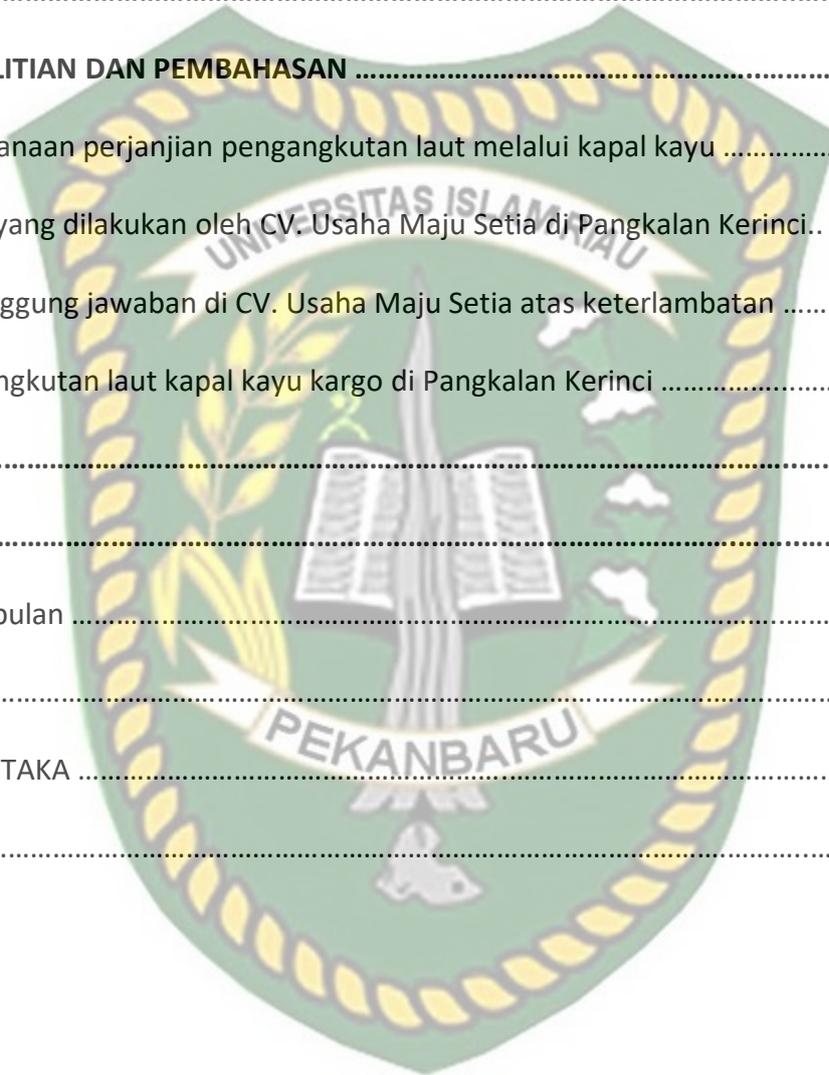
**Mega Yuni Hospita**

**NPM: 171010658**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>SURAT PERNYATAAN SKRIPSI HASIL KARYA SENDIRI</b> .....	<b>ii</b>
<b>SERTIFIKAT ORIGINALITAS PENELITIAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI</b> .....	<b>iv</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	<b>v</b>
<b>SK PENUNJUKAN PEMBIMBING</b> .....	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xii</b>
<b>BAB I</b> .....	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	<b>1</b>
B. Perumusan Masalah .....	<b>10</b>
C. Tujuan dan Manfaat penelitian .....	<b>10</b>
D. Tinjauan Pustaka .....	<b>11</b>
E. Konsep Operasional .....	<b>20</b>
F. Metode Penelitian .....	<b>21</b>
<b>BAB II</b> .....	<b>25</b>
<b>TINJAUAN UMUM</b> .....	<b>25</b>
A. Tinjauan Umum Perjanjian Pengangkutan .....	<b>25</b>

B. Tinjauan Umum Tanggung Jawab .....	42
C. Gambaran Umum CV. Usaha Maju Setia .....	53
<b>BAB III .....</b>	<b>58</b>
<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>58</b>
A. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan laut melalui kapal kayu .....	
kargo yang dilakukan oleh CV. Usaha Maju Setia di Pangkalan Kerinci.. .....	58
B. Pertanggung jawaban di CV. Usaha Maju Setia atas keterlambatan .....	
pengangkutan laut kapal kayu kargo di Pangkalan Kerinci .....	71
<b>BAB IV .....</b>	<b>86</b>
<b>PENUTUP .....</b>	<b>86</b>
A. Kesimpulan .....	86
B. Saran .....	87
DAFTAR PUSTAKA .....	88
LAMPIRAN .....	92





Dokumen ini adalah Arsip Miik :

**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pengangkutan merupakan kegiatan yang sering kali dilakukan oleh orang atau badan usaha di Indonesia. Keberadaan pengangkutan juga tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia sehari-hari. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan.<sup>1</sup> Di Indonesia sendiri pengangkutan dapat dilakukan melalui jalur darat, laut dan udara. Mengingat keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil serta sebagian besar lautan memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui negara dapat dijangkau. Kemajuan di bidang pengangkutan mendorong pengembarangan ilmu hukum baik perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya undang-undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku dapat menciptakan kebiasaan dalam dalam pengangkutan tergantung juga dari penyelenggaraan pengangkutan itu sendiri.

Transportasi yang semakin maju dan lancarnya pengangkutan, sudah pasti akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di

---

<sup>1</sup>SigitSapto Nugroho, *Hukum Pengangkutan Indonesia* (Solo: Navida, 2019), hlm. 8

berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan. Transportasi ditinjau dari sudut Geografis, dapat dibagi sebagai berikut:<sup>2</sup>

1. Angkutan antarbenua
2. Angkutan antarkontinental
3. Angkutan antarpulau
4. Angkutan antarkota.
5. Angkutan antardaerah.
6. Angkutan didalam kota (*intra city transportation* atau *urban transportation*).

Adapun transportasi melalui air dapat di klasifikasikan pada dua golongan besar, yaitu transportasi air di pedalaman (*inland water transportation*) dan transportasi Laut (*ocean transport*). Dalam transpor air pedalaman itu meliputi transpor yang memakai jalan sungai, danau, dan kanal yang terdapat di dalam batas wilayah Negara yang bersangkutan. Sedangkan transpor laut meliputi transpor pelayaran pantai dan pelayaran samudera, berarti meliputi transpor antar Negara yang melewati batas Negara yang bersangkutan.<sup>3</sup>

Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk

---

<sup>2</sup> H.Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. (t.t :Ghalia Indonesia) hal.16

<sup>3</sup> *Ibid*, hal.66

membayar uang angkutan<sup>4</sup>. Tujuan diadakannya pengangkutan adalah untuk memindahkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan untuk mencapai dan meninggalkan manfaat serta efisiensi. Secara garisnya pengangkutan dapat diklarifikasikan sebagai berikut<sup>5</sup>: pengangkutan darat (pengangkutan melalui jalan (raya) dan kereta api), pengangkutan laut, dan pengangkutan udara.

Dari ketiga macam mode angkutan tersebut, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan bagi Indonesia. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut:<sup>6</sup>

1. Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan angkutan lainnya. Hal ini disebabkan karena:
  - a. *Tractive effort* (usaha atau daya tarik) yang dibutuhkan untuk menggerakkan benda yang berada di atas air adalah relatif lebih kecil (kurang), sehingga ongkos bahan bakar dan tenaga penggerak yang dibutuhkannya adalah lebih kecil pula.
  - b. Pada umumnya tidak ada atau hampir tidak ada biaya-biaya pemeliharaan serta biaya capital untuk pembuatan jalan melalui air sehingga tidak menjadi beban bagi usaha pengangkutan melalui air.
2. Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat puluhan atau bahkan ratusan ton.

---

<sup>4</sup> Purwosutjipto, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan* (Jakarta: Djambatan, 2003), hlm. 5

<sup>5</sup> RidwanKhairandy, S.H., M.H., MachsunTabroni, S.H., M.HUM., EryArifuddin, S.H., M.H., DjohariSantoso, S.H., S.U., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1

<sup>6</sup> R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, (Jakarta: Dian Rakyat, 1969), halaman 12

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa.

Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan timbulnya tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keselamatan dan keamanan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam masa pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada pasal 468 KUHD yang berbunyi “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian batangnya arau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau di hindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.”<sup>7</sup>

Pasal 1313 KUHPerdara, menjelaskan bahwa: Suatu Perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih yang mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Karenanya, perjanjian tersebut berlaku sebagai perjanjian yang diatur Undang-undang untuk pihak yang berkaitan ataupun mengikatkan dirinya pada perjanjian tersebut, dan juga menimbulkan hubungan dengan dua pihak tersebut yang disebut dengan perikatan. Pengertian perikatan adalah hubungan hukum antara subjek hukum, berkaitan dengan semua itu, seseorang atau lebih yang

---

<sup>7</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 468

mengikatkan dirinya untuk melakukannya ataupun tidak melakukannya terhadap pihak lainnya.<sup>8</sup>

Menurut Sri Redjeki Hartono, Perjanjian Pengangkutan dapat terjadi tanpa adanya surat angkutan, artinya dapat terjadi dengan atau secara lisan. Sehingga cukup dengan adanya kata sepakat saja. Pasal 90 KUHD sebenarnya memberikan ketentuan bahwa surat angkutan tidak merupakan syarat sahnya adanya suatu perjanjian, karena tidak di isyaratkan untuk adanya penandatanganan dari kedua belah pihak (pengirim dan pengangkut). Padahal perjanjian pengangkutan adalah perjanjian dua belah pihak. Oleh karena itu hal tersebut merupakan suatu bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan. Sekedar suatu pernyataan bahwa pengangkutan atau nahkoda bersedia menerima barang untuk diangkut menurut penyebut dan syarat-syarat sebagai yang tertulis dalam surat angkut yang dimaksud.<sup>9</sup>

Pengangkutan barang melalui laut ini dikenal beberapa macam dokumen yang harus menyertainya, diantaranya yang sangat penting adalah konosemen (*bill of lading*) dalam pasal 506 KUHD. Sedangkan siapa yang berwenang mengeluarkan konosemen terdapat dalam pasal 504 KUHD, yaitu si pengangkut, disamping itu nahkoda juga berwenang mengeluarkan konosemen berdasarkan 505 KUHD.

Secara umum dapat dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat yang dituju dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi

---

<sup>8</sup> Zaeni, A. "*Hukum Bisnis*" (Raja Grafindo, Jakarta 2008)

<sup>9</sup> Purba, Hasim, "*Hukum Pengangkutan Di Laut*", Medan, Penerbit Bunga Bangsa Press, 2005.

penumpang atau barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan dalam artian bahwa proses pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa kerusakan ataupun keterlambatan sesuai dengan waktu dan kondisi yang di perjanjikan.<sup>10</sup>

Kondisi yang disebutkan diatas maka dengan adanya perjanjian pengangkutan ini tanggung jawab sepenuhnya menjadi kewajiban dari pihak pengangkut yang artinya, pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut.

Kewajiban lain dari pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dengan selamat. Sedangkan pihak pengirim mempunyai kewajiban membayar uang angkutan atau biaya pengiriman, sehingga dalam proses penyelenggaraan pengiriman barang ini, jika pengirim akan mengirimkan barangnya lewat perusahaan pengangkutan, ketika barang sudah diserahkan kepada pihak perusahaan pengangkutan dan pihak perusahaan pengangkutan sudah menerima barang tersebut. Maka sejak saat itu tanggung jawab barang atau paket tersebut sepenuhnya ada di pihak perusahaan pengangkutan.<sup>11</sup>

Semakin meningkatnya frekuensi pengangkutan di laut khususnya pada pengangkutan barang dari dalam dan keluar negeri maka juga diatur konvensi internasional, disamping KUHD dan peraturan pemerintah dalam bidang pengangkutan laut. Oleh karna itu, semakin berkembangnya pengangkutan laut diperlukan upaya hukum untuk melindungi kepentingan pihak-pihak yang terlibat

---

<sup>10</sup> Sigit Supto Nugroho, dkk “*Hukum Pengangkutan Indonesia*”, (solo: navida, 2019) hlm.8

<sup>11</sup> Saefullah Wiradripraja. E, “*Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Pengangkutan Internasiona dan Nasional*”, (Yogyakarta: Liberty,2009)

dalam pengangkutan laut melalui perkembangan norma-norma dan kaidah hukum yang secara tegas menceminkan keseimbangan dalam kewajiban pertanggung jawaban dan hak yang timbul dari masing-masing pihak.<sup>12</sup>

Sebagai perusahaan yang bergerak dibidang Jasa Transportasi Angkutan Sungai dan Danau disebut dengan Transport Kapal Angkutan Sungai, CV. Usaha Maju Setia telah menerima titipan suatu barang yaitu Bahan Bakar Minyak (BBM) jenis Solar Industri (Non Subsidi) kabutuhan PT. PLN (Persero) Ranting Teluk Dalam dan PT. PLN (Persero) Ranting Teluk Meranti, dari sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa Transportasi dan penyediaan Bahan Bakar Minyak (BBM) Industri yang disebut Transportir BBM Pertamina yaitu, PT. ABKS disebut sebagai pihak pengirim. CV. Usaha Maju Setia selanjutnya bertanggung jawab untuk menyelenggarakan pengangkutan yang mengirimkan barang angkutan ke tempat yang dituju dengan selamat. Yang artinya bahwa pihak pengangkut, yaitu CV. Usaha Maju Setia memiliki kewajiban atas keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut ke tangan penerima. Serta apabila dalam pengangkutan barang tersebut berjalan tidak sesuai yang diperkirakan dengan perjanjian pengangkutan, misalnya barang tersebut mengalami kerugian akibat berkurangnya volume barang, kerusakan atau keterlambatan dalam pengirimannya, maka hal ini juga menjadi tanggung jawab pihak pengangkut. Namun mengenai tanggung jawab tersebut ada pembatasannya. Pengangkut bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi pada pengirim apabila

---

<sup>12</sup> Sigit Sapto Nugroho, dkk "Hukum Pengangkutan Indonesia", (solo: navida, 2019) hlm.10

kerugian akibat kerusakan atau keterlambatan barang yang dikirimkan tersebut karena kelalaiannya, kecuali apabila kerugian itu timbul karena salah satu sebab sebagai berikut: 1. Keadaan yang memaksa (overmatch), 2. Cacat barang itu sendiri, 3. Kesalahan atau kelalaian pengirim, 4. Keterlambatan datangnya karena keadaan memaksa (diatur dalam ketentuan pasal 91 dan pasal 92 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

Bunyi dari pasal 90 KUHD yaitu, “surat angkutan merupakan persetujuan si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal keterlambatan memuat juga:

- (1) Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang akan diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya;
- (2) Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
- (3) Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
- (4) Jumlah upahan pengangkutan;
- (5) Tanggal
- (6) Tanda tangan si pengirim atau ekspediter, surat angkutan itu, ekspediter harus membukukannya dalam register hariannya.

Meskipun demikian ternyata dalam praktiknya perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensual yang artinya untuk adanya perjanjian pengangkutan telah cukup bila adanya persetujuan kehendak antara pengirim dengan pengangkut. Dan tidak perlu adanya surat muatan. Sehingga muatan yang diatur dalam pasal 90 KUHD itu hanya merupakan suatu alat pembuktian tentang adanya perjanjian pengangkutan.

Mengenai cara terjadinya perjanjian pengangkutan menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan serangkaian perbuatan semacam ini tidak ada pengaturannya dalam Undang-Undang, melainkan ada dalam kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan.

Kebiasaan dalam pengangkutan yang dimaksud adalah apabila Undang-Undang tidak mengatur, mengenai kewajiban dan hak-hak serta syarat-syarat yang dikehendaki pihak-pihak, atau walaupun diatur tetapi dirasakannya kurang sesuai dengan kehendak pihak-pihak. Maka pihak-pihak mengikuti kebiasaan yang telah berlaku dalam praktek pengangkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan yaitu berupa perilaku atau perbuatan yang memenuhi ciri-ciri berikut:

1. Tidak tertulis yang hidup dalam praktek pengangkutan,
2. Berisi kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat,
3. Tidak bertentangan dengan Undang-Undang atau keputusan,
4. Diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis)
5. Menuju pada akibat hukum yang dikehendaki para pihak.<sup>13</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, harus diketahui tentang berakhirnya perjanjian mengangkutan. Untuk mengetahui kapan perjanjian pengangkutan berakhir, menurut AbdulKadir Muhammad, perlu dibedakan 2 (dua) keadaan yaitu:

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

---

<sup>13</sup> Abdulkadir Muhammad, "Hukum Pengangkutan Niaga", (Bandung: Citra Aditya Bakti,2008)

ditempat tujuan, dan 2. Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pemberesan membayar ganti kerugian.

Atas fenomena tersebut maka penulis memiliki ketertarikan untuk melakukan penelitian yang berjudul: **“PERTANGGUNG JAWABAN CV. USAHA MAJU SETIA TERHADAP KETERLAMBATAN PENGANGKUTAN LAUT KAPAL KAYU KARGO DI PANGKALAN KERINCI”**

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan laut melalui kapal kayu kargo yang dilakukan oleh CV. Usaha Maju Setia di Pangkalan Kerinci?
2. Bagaimana bentuk pertanggung jawaban di CV. Usaha Maju Setia atas keterlambatan pengangkutan laut kapal kayu kargo di Pangkalan Kerinci?

#### **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

##### **1. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian pengangkutan laut kapal kayu kargo yang dilakukan oleh CV. Usaha Maju Setia di Pangkalan Kerinci?
2. Untuk mengetahui bagaimana Tanggung jawab perdata CV. Usaha Maju Setia atas keterlambatan pengangkutan laut kapal kayu kargo di Pangkalan Kerinci?

##### **2. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Penelitian yang diharapkan dari penelitian ini adalah dapat dipergunakan sebagai pengembangan ilmu pengetahuan wawasan serta

meningkatkan kemampuan menganalisis terhadap kenyataan yang ada mengenai tanggung jawab pengangkutan laut kapal kayu kargo terhadap jasa pengiriman oleh CV. Usaha Maju Setia.

2. Memenuhi salah satu persyaratan akademik pada penyelesaian studi universitas di Fakultas Hukum, Universitas Islam Riau, Pekanbaru.

#### D. Tinjauan Pustaka

##### 1) Teori Tanggung Jawab Hukum

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008.<sup>14</sup> Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 kembali diperjelas kedalam pasal 44 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa:
  - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
  - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
  - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
  - d. Kerugian pihak ketiga

---

<sup>14</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 40

2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan diperairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>15</sup>

Ketentuan pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawab tersebut. Apabila perusahaan pengangkut tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) diatas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan pasal 292 UU No. 17 Tahun 2008.

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat didalam pasal 468 KUHD yang berbunyi “Perjanjian pengangkutan menjanjikan barang yang harus diangkut saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau

---

<sup>15</sup> Pasal 44 UU No. 17 Tahun 2008

dihindarinya, akibat sifatnya, keadaanya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya”.<sup>16</sup> Selain itu, pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut

Dalam PP No. 17 tahun 1988 pengertian pengangkutan laut yaitu “setiap kegiatan pelayaran dengan menggunakan kapal laut untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau antara beberapa pelabuhan (Pasal 1 Angka 1 PP No. 17 tahun 1988).<sup>17</sup>

Pengaturan pengangkutan laut pada awalnya hanya diatur dalam KUHD buku II Bab V karena KUHD ini merupakan warisan dari Hindia Belanda, namun kemudian diganti dan di sempurnakan pada tanggal 17 september 1992 dengan UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran dan sekarang ganti dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Ada empat macam penyelenggaraan pengangkutan laut, baik menurut PP 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengangkutan Laut maupun Menurut UU No. 177 tahun 2008 tentang Pelayaran :

1. Pelayaran Dalam Negeri,
2. Pelayaran Rakyat,

---

<sup>16</sup> Purwosutjipto, HMN. “*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*”, (Jakarta: Djambatan, 2009). Hal. 3

<sup>17</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988

3. Pelayaran Perintis,
4. Pelayaran Luar Negeri.

## 2) Teori Perjanjian

Pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu: “pengangkutan sebagai usaha (business); pengangkutan sebagai perjanjian (agreement); dan pengangkutan sebagai proses (process). Untuk pengangkutan sebagai perjanjian (agreement), pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat dalam bentuk tertulis yang disebut carter (charterparty). Jadi perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, yang didukung oleh dokumen sebagai bukti bahwa perjanjian itu sudah terjadi<sup>18</sup>.

Pengangkutan sebagai perjanjian (agreement), pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis sebagai carter (charterparty). Jadi perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu sudah terjadi. Menurut Hasim Purba didalam bukunya “Hukum Pengangkutan Di Laut” , pengangkutan adalah:

”Kegiatan pemindahan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan ini

---

<sup>18</sup>Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi* (Yogyakarta: Genta Press, 2007), hlm. 1

merupakan suatu wujud kegiatan dengan memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal kesuatu tempat tujuan tertentu.”<sup>19</sup>

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengangkut mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Defenisi ini memiliki kesamaan dengan defenisi sebelumnya, dengan sedikit perbedaan yaitu adanya penekanan pada aspek fungsi dari kegiatan pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ketempat lain , dengan maksud untuk meningkatkan daya guna atau nilai.

Tujuan dari pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat, yang mana hal tersebut juga bermaksud untuk meningkatnya daya guna dan nilai. (Sution Usman adj, 1991)

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ketempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri<sup>20</sup>.

Adapun pihak-pihak dalam Pengangkutan Laut yaitu:

1. Pengangkut, yaitu orang yang mengiikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau oang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat.

<sup>19</sup> Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan Di Laut* (Medan: Bunga Bangsa Press, 2005).

<sup>20</sup>MuchtarudinSiregar, *Masalah Ekonomi dan ManajemenPengangkutan* (Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1978), hlm. 5

2. Pengirim Barang, yaitu orang yang mengikatkan diri untuk mengirim suatu barang dengan membayar uang angkutan. Pengirim belum tentu pemilik barang, biasanya dalam praktik pengirim adalah ekspediter atau perantara lain dalam bidang pengangkutan. Selain ekspediter dalam pengangkutan laut, dikenal pula pihak-pihak terkait lainnya yaitu sebagai berikut : a. Pengatur Muatan, b. *Per-Veem-an*/ Ekspedisi Muatan Laut.

3. Penerima, kedudukan penerima dalam pengangkutan barang adalah sebagai pihak yang menerima barang-barang, yang tercantum dalam konosemen. Ketentuan pasal 491 KUHD tentang kewajiban penerima barang yaitu :

“setelah barang angkutan itu ditentukan ditempat tujuan, maka si penerima wajib membayar uang angkutan dan semua yang wajib dibayarnya menurut dokumen-dokumen atas dasar mana barang tersebut diterimakan kepadanya”

### 3) Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu terkait dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Anak Agung Ngurah Bagus Baskara dengan judul “Tanggung Jawab J&T Ekspres Apabila Terjadi Kerusakan Dalam Pengangkutan Barang”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana Bentuk pertanggung jawaban atas kerusakan barang yang terjadi selama pengiriman menggunakan jasa pengangkutan J&T ekspres dan akibat hukum dari J&T ekspres apabila melakukan wanprestasi. Metode yang

digunakan penelitian ini adalah metode penelitian hukum empiris dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa “Bentuk pertanggung jawaban J&T Ekspres terhadap barang-barang yang tidak selamat atau rusak yaitu dengan cara mengganti kerugian kepada pemilik barang secara utuh bagi pihak yang mengasuransikan barangnya serta membayar 10 kali biaya pengiriman barang. Akibat hukum J&T ekspres apabila melakukan wanprestasi adalah pihak perusahaan harus membayar biaya, kerugian, dan bunga sesuai pasal 1243 KUHP”<sup>21</sup>

2. Sandy Anantyo dengan Judul “Pengangkutan Melalui Laut”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana Tanggung jawab pengangkut apabila terjadi kerusakan yang ditimbulkan akibat pengangkutan itu dan perlindungan hukum apabila muncul sengketa dari pengangkutan tersebut. Metode yang digunakan penelitian ini adalah metode analisis data secara kualitatif. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa “Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi sesuai dengan pasal 472 KUHD, dan penyelesaian sengketa yang timbul dari pengangkutan tersebut dapat melalui 2 cara yang sesuai dengan pasal 45 ayat (2) UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, yaitu : Non Litigasi dan Litigasi”<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Skripsi, Anak Agung Ngurah Bagus Baskara “Tanggung Jawab J&T Ekspres Apabila Terjadi Kerusakan Dalam Pengangkutan Barang”

<sup>22</sup> Skripsi, Sandy Anantyo dengan Judul “Pengangkutan Melalui Laut”

3. Bella Restuning Pertiwi dengan Judul “Tinjauan Yuridis Pengangkutan Barang Melalui Laut Dalam Bill Of Lading”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Bagaimana tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang disebabkan oleh pengangkut itu sendiri sebagai jasa pengangkut barang melalui laut dalam perspektif Bill Of Lading. Metode yang digunakan penelitian ini adalah metode yuridis normatif. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa “Apabila terjadi peristiwa hukum berupa pengangkutan batang di laut dalam hal ini mengacu pada Bill Of Lading yang menimbulkan kerugian masing-masing pihak, maka penegakan hukumnya berdasarkan pada pasal 468, 472 dan 477 KUHD yang memberikan kemungkinan kepada pengirim dan penerima barang untuk menuntut ganti rugi kepada pengangkut”<sup>23</sup>
4. Nadya Pratiwi dengan Judul “Analisa Hukum dan Tanggung Jawab dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Lewat Laut Melalui PT. Pan Maritim Wira Pratama”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Pengaturan Perjanjian pengangkutan barang melalui laut menurut perundang- undangan dan tahap-tahap dalam kepengurusan pengangkutan. Metode yang digunakan penelitian ini adalah yuridis empiris. Hasil dari penelitian ini adalah “Perjanjian pengangkutan melalui kapal laut pada PT. Pan Maritim Wira Pawira Palembang dalam pelaksanaan perjanjian sebagaimana ditentukan dalam undang-undang dan sebagian lagi berdasarkan kebiasaan. Bukti perjanjian pengangkutan

---

<sup>23</sup> Skripsi, Bella Restuning Pertiwi dengan Judul “Tinjauan Yuridis Pengangkutan Barang Melalui Laut Dalam Bill Of Lading”

barang berupa surat tanda terima. Dan tahap kepengurusan pengangkutan dimulai dari saat kedatangan kapal kepelabuhan sampai dengan waktu bongkar muat”<sup>24</sup>

5. Anang Indriyanto dengan Judul “ Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Angkutan Barang Kiriman Melalui Darat Di Dakota Cargo Kudus”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana Tanggung jawab pengusaha pengangkutan jika teradi kerugian atas pengiriman barang di Dakota Cargo Kudus dan penyelesaian terhadap kerugian barang milik pengirim. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis sosiologis. Hasil dari penelitian ini adalah “Tanggung jawab kerugian yang ditimbulkan oleh Dakota Cargo Kudus adalah ganti rugi sesuai dnegan perjanjian yang ditetapkan. Dan penyeleaian terhadap kerugian barang menggunakan 3 cara yaitu penyelesaian damai, penyelesaian melalui pengadilan dan penyelesaian diluar pengadilan melalui Badan Penyelesaian Sengketa (BPSK).<sup>25</sup>

#### E. Konsep Operasional

Konsep operasional digunakan untuk memahami arah penelitian dan memberikan defenisi terhadap konsep yang dipakai, yaitu:

Pertanggung jawaban, Sugeng Istanto mengemukakan pertanggungjawaban berarti kewajiban memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua

---

<sup>24</sup> Skripsi, Nadya Pratiwi dengan Judul “*Analisa Hukum dan Tanggung Jawab dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Lewat Laut Melalui PT. Pan Maritim Wira Pratama*”

<sup>25</sup> Skripsi, Anang Indriyanto dengan Judul “*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Angkutan Barang Kiriman Melalui Darat Di Dakota Cargo Kudus*”

hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya.<sup>26</sup>

Perjanjian Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengangkut mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan<sup>27</sup>.

Kerusakan dan keterlambatan dalam pengiriman yang dimaksud adalah adanya produk yang cacat (defect product) dan Sampainya produk atau barang tidak sesuai dengan waktu yang ditentukan.

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Jenis dan Sifat Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris yaitu penelitian yang berusaha melihat bagaimana cara kerja hukum di masyarakat. Untuk penelitian ini penulis turuni langsung lapangan dengan menjumpai para pihak yang terkait dengan memakai alat pengumpulan data berupa “wawancara” yaitu tanya jawab secara tatap muka langsung.

---

<sup>26</sup> Sugeng Istanto,

<sup>27</sup>Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan Di Laut* (Medan: Bunga Bangsa Press, 2005).

Sedangkan sifat penelitian ini adalah Penelitian Deskriptif Kualitatif. Penelitian Deskriptif adalah penelitian yang ditujukan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala<sup>28</sup>.

## 2. Lokasi Penelitian

Penentuan lokasi penelitian ini bertujuan untuk membatasi area yang diteliti<sup>29</sup>. lokasi atau tempat dilakukannya penelitian adalah di CV. Usaha Maju Setia , Pangkalan Kerinci Kabupaten Pelalawan. Alasan penulis memilih lokasi penelitian ini adalah karena CV. Usaha Maju Setia merupakan salah satu perusahaan jasa angkut angkutan sungai terutama Bahan Bakar Minyak Solar (Non-Subsidi) yang dalam proses perjalanannya tak lepas dari keterlambatan maupun kerusakan barang.

## 3. Populasi dan Responden

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama<sup>30</sup>. Sampel merupakan bagian dari populasi yang menjadi target yang hendak diteliti<sup>31</sup>. Responden merupakan seseorang yang akan dijadikan subjek penelitian.

Adapun para pihak yang menjadi subjek yang akan diteliti ialah:

---

<sup>28</sup>Soekanto, 1987

<sup>29</sup>Husaini Usman, *Metodologi Penelitian Sosial* (Jakarta: Bumi Aksara, 2009)

<sup>30</sup>Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2005)

<sup>31</sup>Ibid

**Tabel 1.1**

Populasi dan Responden Penelitian

No.	Responden	Populasi	Persentase
1.	Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia	1 Orang	100%
2.	Sekretaris Penanganan CV. Usaha Maju Setia	1 Orang	100%
3.	Nahkoda Kapal Kayu Kargo	1 Orang	100%
<b>Jumlah</b>		<b>3 Orang</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data olahan february, 2022

Dari populasi dalam penelitian ini, menggunakan teknik “sensus”, penggunaan teknik sensus dilakukan karena mengingat subjek penelitian ini tidak banyak<sup>32</sup>.

**4. Sumber Data**

a. Data Primer

yaitu data pokok yang didapatkan dari Responden penelitian<sup>33</sup>.

Dalam penelitian ini yaitu data hasil dari wawancara dengan responden yang telah ditetapkan.

b. Data Sekunder

Yaitu, data yang didapat melalui pengumpulan atau pengolahan data yaitu studi dokumentasi yang berkaitan dengan masalah

<sup>32</sup> Masri Singarimbun, *Metode Penelitian Survei* (2012)

<sup>33</sup> Syafrinaldi, *Buku Panduan Penulisan Skripsi* (UIR Press, Pekanbaru 2017)

penelitian.<sup>34</sup> Data sekunder ini dihasilkan dari beberapa literatur atau buku-buku sebagai pelengkap dari data primer, yakni:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata,
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang,
- 3) Sumber lainnya yang dapat mendukung penelitian ini.

## 5. Alat Pengumpulan Data

Wawancara

Wawancara adalah tanya jawab dengan narasumber atau informan secara langsung<sup>35</sup>. Wawancara yang digunakan adalah wawancara tidak terstruktur.

## 6. Analisis Data

Analisis data dilakukan sesuai dengan rumusan dan tujuan penelitian. Data yang diperoleh penulis melalui proses wawancara akan diuraikan menggunakan kalimat yang jelas dan mudah dimengerti yang disebut sebagai data kualitatif. Setelah data tersebut diuraikan sedemikian rupa selanjutnya akan dibandingkan dengan pendapat para ahli dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga tampak kesesuaian antara fakta dengan kenyataan sebenarnya.

## 7. Metode Penarikan Kesimpulan

Untuk menarik kesimpulan, penulis menggunakan metode induktif, yaitu data yang diperoleh bersifat khusus yaitu Hasil Penelitian dikaitkan

<sup>34</sup> Iskandar "Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kuantitatif dan Kualitatif)" (Gaung Persada Press, Jakarta, 2008)

<sup>35</sup> Riduwan. "Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian" (Alfabeta, Bandung, 2009.)

dengan Data yang bersifat Umum, yaitu Pandangan Pakar teori, Buku-buku dan Perundang-undangan.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## BAB II

### TINJAUAN UMUM

#### A. Tinjauan Umum Perjanjian Pengangkutan

##### 1. Defenisi Perjanjian Pengangkutan

Didalam KUHD tidak terdapat pengertian, bentuk ataupun syarat untuk mengadakan perjanjian pengangkutan. Karena itu pasal 1 KUHD yang menyebutkan bahwa KUHPerdata berlaku juga bagi hal-hal yang diatur dalam KUHD. Didalam KUHD tidak diatur secara khusus hal yang menyimpang, maka pasal ini menjadi penentu berlakunya KUHPerdata.

Pasal 1313 KUHPerdata, menjelaskan bahwa: Suatu Perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih yang mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Karenanya, perjanjian tersebut berlaku sebagai perjanjian yang diatur Undang-undang untuk pihak yang berkaitan ataupun mengikatkan dirinya pada perjanjian tersebut, dan juga menimbulkan hubungan dengan dua pihak tersebut yang disebut dengan perikatan. Pengertian perikatan adalah hubungan hukum antara subjek hukum, berkaitan dengan semua itu, seseorang atau lebih yang mengikatkan dirinya untuk melakukannya ataupun tidak melakukannya terhadap pihak lainnya.<sup>36</sup>

Menurut Sri Redjeki Hartono, Perjanjian Pengangkutan dapat terjadi tanpa adanya surat angkutan, artinya dapat terjadi dengan atau secara lisan. Sehingga cukup dengan adanya kata sepakat saja. Pasal 90 KUHD

<sup>36</sup> Zaeni, A. "Hukum Bisnis" (Raja Grafindo, Jakarta 2008)

sebenarnya memberikan ketentuan bahwa surat angkutan tidak merupakan syarat sahnya adanya suatu perjanjian, karena tidak di isyaratkan untuk adanya penandatanganan dari kedua belah pihak (pengirim dan pengangkut). Padahal perjanjian pengangkutan adalah perjanjian dua belah pihak. Oleh karena itu hal tersebut merupakan suatu bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan. Sekedar suatu pernyataan bahwa pengangkutan atau nahkoda bersedia menerima barang untuk diangkut menurut penyebut dan syarat-syarat sebagai yang tertulis dalam surat angkut yang dimaksud.<sup>37</sup>

Oleh karena itu perjanjian pengangkutan itu bersifat konsesuil. Artinya cukup bila ada kesepakatan kehendak atau *consensus* diantara para pihak saja, maka tidak diperlukan adanya surat bukti muatan. Dengan demikian, prinsip dari perjanjian tersebut terjadi sah tanpa adanya bukti secarik kertaspun. Hal diatas memang sesuai dengan syarat-syarat sahnya suatu perjanjian seperti yang terdapat pada pasal 1320 KUHPerdara, yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri
2. Cakupnya para pihak untuk membuat perjanjian
3. Adanya suatu hal tertentu
4. Suatu klausa yang halal<sup>38</sup>

Seperti halnya dengan perjanjian pada umumnya, disini kedua belah pihak diberi kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengadakan perjanjian perjanjian.

---

<sup>37</sup> Purba, Hasim, "Hukum Pengangkutan Di Laut", Medan, Penerbit Bunga Bangsa Press, 2005.

<sup>38</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1320

Hal ini memang sesuai dengan pasal 1388 KUHPerdara yang menyatakan:

- (1) Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-undang bagi yang membuatnya,
- (2) Persetujuan-persetujuan itu tidak dapat ditarik Kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak atau karena alasan yang oleh Undang-Undang dinyatakan cukup untuk itu,
- (3) Persetujuan-persetujuan tersebut harus dilaksanakan dengan itikad baik.<sup>39</sup>

Menurut Pasal 1320 jo Pasal 13338 KUHPerdara, Setiap orang bebas untuk membentuk perjanjian, mengatur sendiri isi perjanjian yang akan mengikat para pembuatnya. Sehingga konsekuensi lebih lanjutnya adalah para pihak harus tunduk pada hak-hak dan kewajiban yang timbul karenanya.

Bunyi dari pasal 90 KUHD yaitu, “surat angkutan merupakan persetujuan si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal keterlambatan memuat juga:

- (1) Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang akan diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya;
- (2) Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
- (3) Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;

---

<sup>39</sup> Kitab Unsang-Undang Hukum Perdata Pasal 1388

- (4) Jumlah upahan pengangkutan;
- (5) Tanggal
- (6) Tanda tangan si pengirim atau ekspediter, surat angkutan itu, ekspediter harus membukukannya dalam register hariannya.

Meskipun demikian ternyata dalam praktiknya perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensual yang artinya untuk adanya perjanjian pengangkutan telah cukup bila adanya persetujuan kehendak antara pengirim dengan pengangkut. Dan tidak perlu adanya surat muatan. Sehingga muatan yang diatur dalam pasal 90 KUHD itu hanya merupakan suatu alat pembuktian tentang adanya perjanjian pengangkutan.

Mengenai cara terjadinya perjanjian pengangkutan menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan serangkaian perbuatan semacam ini tidak ada pengaturannya dalam Undang-Undang, melainkan ada dalam kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan.

Kebiasaan dalam oengangkutan yang dimaksud adalah apabila Undang-Undang tidak mengatur , mengenai kewajiban dan hak-hak serta syarat-syarat yang dikehendaki pihak-pihak, atau walaupun diatur tetapi dirasakannya kurang sesuai dengan kehendak pihak-pihak. Maka pihak-pihak mengikuti kebiasaan yang telah berlaku dalam praktek pengangkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan yaitu berupa perilaku atau perbuatan yang memenuhi ciri-ciri berikut:

1. Tidak tertulis yang hidup dalam praktek pengangkutan, Berisi kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat,
2. Tidak bertentangan dengan Undang-Undang atau kepatutan,
3. Diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis)
4. Menuju pada akibat hukum yang dikehendaki para pihak.<sup>40</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, harus diketahui tentang berakhirnya perjanjian mengangkutan. Untuk mengetahui kapan perjanjian pengangkutan berakhir, menurut Abdulkadir Muhammad, perlu dibedakan 2 (dua) keadaan yaitu:

- (1) Dalam keadaan tidak terjadi yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya apengangkutan ditempat tujuan.
- (2) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pemberesan membayar ganti kerugian.

## 2. **Objek Hukum Pengangkutan**

Objek hukum pengangkutan adalah Segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan. Sasaran tersebut pada pokoknya meliputi barang muatan, alat pengangkut, dan biayabangkutan. Jadi objek hukum pengangkutan adalah barang muatan, alat pengangkut, dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan niaga, yaitu

---

<sup>40</sup> Abdulkadir Muhammad, "Hukum Pengangkutan Niaga", (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008)

terpenuhnya kewajiban dan hak pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat.<sup>41</sup>

“...Dalam Kitab Undang-undang Perdata pasal 499 “barang” adalah tiap benda dan tiap hak yang dapat menjadi objek dari hak milik...”<sup>42</sup>

Pengertian barang menurut Pasal 1 (c) The Hague Rules yaitu barang adalah segala jenis barang dan barang-barang dagang kecuali binatang hidup dan muatan yang menurut perjanjian pengangkut ditetapkan akan diangkat diatas dek dan memang dimuat diatas dek. Sedangkan menurut pasal 1 The Humberg Rules yaitu barang meliputi juga binatang-binatang hidup dan barang-barang yang dalam container/pallet. Tentang binatang, pengangkutannya juga dilakukan dengan kapal tetapi pengangkut menyediakan ruangan dan air minum untuk hewan. Terhadap keselamatannya sampai dengan pembongkaran di pelabuhantujuan, oleh pengangkut dinyatakan bukan beban carrier melainkan Shipper.<sup>43</sup>

Menurut pasal 1 The Humberg Rules yaitu “barang” meliputi juga binatang-binatang hidup dan barang-barang yang dalam container/pallet. Tentang binatang, pengangkutannya juga dilakukan dengan kapal tetapi pengangkut menyediakan ruangan dan air minum untuk hewan.

Barang sebagai obyek pengangkutan barang di laut adalah segala sesuatu benda yang akan diangkat oleh kapal dari suatu tempat penerimaan

<sup>41</sup> Abdulkadir Muhammad, “*Hukum Pengangkutan Niaga*”, (Bandung: Citra Aditya Bakti,2013) hal.59

<sup>42</sup> Kitab Undnag-Undata Hukum Perdata

<sup>43</sup> Lawalatta, *Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut*, Kumpulan Aspek-AspekProblem Maritim Niaga (Jakarta: Aksara Baru, 1982),hal.8

sampai ke tempat tujuan sepanjang benda-benda itu oleh peraturan hukum yang ada diperbolehkan dimasukkan atau dikeluarkan dari pelabuhan secara legal.<sup>44</sup>

(1) Barang Muatan (Cargo)

Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh Undang-Undang. Dalam Pengertian barang yang sah termasuk juga hewan. Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi 6 golongan, yaitu:

- a) Barang berbahaya (barang-barang peledak)
- b) Barang tidak berbahaya;
- c) Barang cair (minuman)
- d) Barang berharga;
- e) Barang curah (beras, semen, minyak mentah) ; dan
- f) Barang khusus

Secara alami barang muatan dapat dibedakan menjadi tiga golongan, yaitu:

- a) Barang padat
- b) Barang cair
- c) Barang gas
- d) Barang rongga (barang-barang elektronik)

Dari jenisnya, barang muatan dapat dibedakan menjadi 3 golongan, yaitu:

---

<sup>44</sup> *Ibid*, Hal.9

- a) General cargo, adalah jenis barang yang dimuat dengan cara membungkus dan mengepaknya dalam bentuk unit-unit kecil.
- b) Bulk cargo, adalah jenis barang yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tanki.
- c) Homogeneous cargo, adalah barang dengan jumlah besar yang dimuat dengan cara membungkus dan mengepaknya.<sup>45</sup>

(2) Alat Pengangkut (Carrier)

Pengangkut adalah Penguasaha yang menjalankan perusahaan pengangkutan. Memiliki alat pengangkut sendiri, atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut diatas rel disebut kereta api yang dijalankan oleh masinis. Alat pengangkut di darat disebut kendaraan bermotor yang dijalankan oleh supir. Alat pengangkutan di perairan disebut kapal yang dijalankan oleh nahkoda. Sedangkan alat pengangkut di udara disebut pesawat udara yang dijalankan oleh pilot. Masinis, supir, nahkoda dan pilot bukan pengangkut, melainkan karyawan perusahaan pengangkutan berdasarlan perjanjian kerja yang bertindak untuk kepentingan dan atas nama pengangkut.<sup>46</sup>

(3) Biaya pengangkutan (charge/expense)

Pemerintah menerapkan tarif berorientasi kepada kepenitngan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada struktur

<sup>45</sup> Abdulkadir Muhammad, "*Hukum Pengangkutan Niaga*", (Bandung: Citra Aditya Bakti,2013) hal.61

<sup>46</sup> Sution usman adjidkk, "*Hukum Pengangkutan di Indonesia*", ( rineka cipta, jakarta, 1991) hal 1

dan golongan tarif tersebut, perusahaan umum, kereta api, perusahaan angkutan umum, perusahaan laut niaga, dan perusahaan udara niaga menetapkan tarif berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan.<sup>47</sup>

Faktor-faktor yang mempengaruhi cost of service atau ongkos menghasilkan jasa yaitu:

- 1) Jarak yang harus ditempuh dari tempat asal ke tempat tujuannya;
- 2) Volume dan berat daripada muatan barang yang diangkut;
- 3) Resiko dan bahaya dalam pengangkutan, berhubungan karena sifat barang yang diangkut, sehingga seiperlukan alat-alat service yang special; dan
- 4) Ongkos-ongkos khusus yang harus dikeluarkan berhubung karena berat dan ukuran barang yang diangkut “luar biasa” sifatnya.<sup>48</sup>

Biaya pengangkutan dan biaya yang bersangkutan oleh Undang-undang, yaitu dalam pasal 1139 sub 7 s/d Pasal 1147 KUHPerdara dimasukkan dalam hak istimewa (privilege) atas barang-barang tertentu, yaitu atas pendapatan dari barang-barang yang diangkut. Hak istimewa menurut pasal 1134 ayat 1 KUH Perdata adalah suatu hak yang oleh undang-undanf diberikan kepada seorang berpiutang

<sup>47</sup> Sution usman adji,dkk, “*Hukum Pengangkutan di Indonesia*”, ( rineka cipta, jakarta, 1991) hal 1

<sup>48</sup> Abdulkadir Muhammad, “*Hukum Pengangkutan Niaga*”, cetakan II (Aditya Bhakti: Bandung, 2013)

sehingga tingkatnya lebih tinggi daripada orang berpiutang lainnya, semata-mata berdasarkan sifat piutangnya.

### 3. Sifat Tentang Perjanjian Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak sama tingginya. Ada beberapa pendapat ,engenai sifat perjanjian pengangkutan, antara lain:

1) Sifat perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala.

Pendapat ini mendasarkan pada hubungan kerja antara pengangkut dengan pengirim atau penumpang tidak bersifat terus-menerus, tetapi hanya bersifat kadnag kala. Dimana bila pihak pemakai jasa angkutan itu memerlukan penyelenggaraan pengangkutan.

Dalam pasal 1601 KUHPerdara, terdapat perjanjian yang bersifat berkala, yang berbunyi:

“Selain perjanjian untuk melakukan sementara jasa-jasa, yang diatur oleh ketentuan-ketentuan khusus untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan dan jika tidak ada oleh kebiasaan, maka adalah dua macam perjanjian dengan mana pihak yang stu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima upah perjanjian perburuhan dan pemborongan pekerjaan”.

2) Sifat perjanjian berkala adalah pemborongan

Sifat yang kedua ini didasarkan pada pasal 1617 KUHPerdara, yang berbunyi “Hak-hak dan Kewajiban juru pengangkut dan nahkoda di atur dalah KUHD”. Ketentuan pasal 1617 KUHPerdara ini merupakan pasal penutup dari KUHD Bab VII a, bagian keenam

tentang pemborongan pekerjaan. Oleh karena itu sementara orang mnegira bahwa sifat perjanjian pengangkutan adalah pemborongan, namun apabila dilihat dalam pasal 1601 b KUHPerdara yang berbunyi : “Pemborongan pekerjaan adalah perjanjian, dengan mana pihak satu, si pemborong, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan suatu pekerjaan”.

3) Sifat perjanjian pengangkutan adalah perjanjian campuran

Memang pada pengangkutan ada unsur melakukan pekerjaan, (pelayanan berkala) dan unsur penyimpanan. Kerena pengangkut bekwajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan penyimpanan barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkat.<sup>49</sup>

Purwosujipto setuju dengan pendapat diatas karena perjanjian pengangkutan mempunyai unsur:

- 1) Pelayanan berkala (padal 1601 b KUHPerdara)
- 2) Penyimpanan (beewargeving), terbukti adanya ketetapan dalam pasal 468 ayat 1 KUHD
- 3) Pemberian kuasa (lastgeving), hal ini terbukti dengan adanya ketetapan dalam pasal 371 KUHD dan pasal 365 KUHD.
- 4) Sifat perjanjian adalah konsensuil

Menurut Purwosujtipjo pengangkutan adalah bersifat konsensuil dengan mendasarkan kepada system hukum di Indonesia, dimana

<sup>49</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 466 ayat (1)

pembuatan perjanjian pengangkutan tidak diisyaratkan harus tertulis, tetapi cukup dengan lisan asal ada perjanjian kehendak.<sup>50</sup>

Selanjutnya didalam perjanjian pengangkutan laut ada dokumen yang disebut “konosemen” yakni penerimaan barang. Sedangkan dalam perjanjian pengangkutan darat ada dokumen yang disebut dengan “surat muatan atau vrachbrief” pasal 90 KUHD, termasuk pula doumen dalam perjanjian carter yang lebih dikenal dalam “charter prtij” yang termasuk dalam kelompok pengangkutan, walaupun perjanjian-perjanjian ini mempunyai perjanjian sewa- menyewa. Dokumen ini bukan merupakan syarat mutlak perjanjian pengangkutan, tetapi hanya sebagai alat bukti terlaksananya perjanjian pengangkutan tersebut.<sup>51</sup>

Pasal 454 KUHD, menyebutkan “masing-masing pihak boleh menuntut dibuatnya suatu akta atau dokumen tentang persetujuan tersebut, Akta atau dokumen ini dinamakan “charter partij”.

#### **4. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan**

##### **a. Fungsi Pengangkutan**

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatutempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>52</sup>

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-

---

<sup>50</sup> Purwosutjipto, HMN. “*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*”, (Jakarta: Djambatan, 2009). Hal. 17

<sup>51</sup> Lawalatta, *Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut*, Kumpulan Aspek-AspekProblem Maritim Niaga (Jakarta: Aksara Baru, 2011),hal.15

<sup>52</sup> Purwosutjipto, HMN. “*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*”, (Jakarta: Djambatan, 2009). Hal. 9

barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan ditempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Jugamengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat. Apabila tidak ada pengangkutan maka manusia akan terpaksa berjalan kaki kemana-mana.

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi- fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa :<sup>53</sup>

- 1) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*).

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapannya.

Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara.

Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

- 2) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*).

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, Bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi

---

<sup>53</sup> Sri Rejeki Hartono, "Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat". (Semarang: UNDIP, 1980) Hal 8.

apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.

3) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.<sup>54</sup>

Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada konsumen tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang continue dan biaya pengangkutan yang murah.

**b. Tujuan Pengangkutan**

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orandapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam

---

<sup>54</sup> *Ibid*, Hal.9

ukuran jarak dan waktu tempuh.

Dengan adanya pengangkutan tentunya juga akan menunjang usaha dari pemerintah dalam rangka untuk meratakan hasil pembangunan diseluruh tanah air, karena suatu daerah yang tadinya tidak mempunyai hasil pertanian misalnya, maka dengan adanya pengangkutan akhirnya daerah tersebut mendapatkan barang-barang yang dibutuhkan dengan cepat dan harga terjangkau.<sup>55</sup>

Disamping itu pengangkutan juga sangat membantu dalam mobilitas tenaga kerja dari satu tempat ke tempat lain karena tanpa adanya pengangkutan maka aktivitas yang akan dilakukan tidak dapat berjalan. Dengan demikian pengangkutan dapat meningkatkan nilai guna suatu barang atau manusia sebagai obyek dari pengangkutan.

#### 5. Pihak-pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

Pada dasarnya dalam pembuatan perjanjian pengangkutan terdapat pihak-pihak yang mengikatkan untuk melaksanakan prestasi yang berbedaa, yaitu antara pihak pengangkutan dan pihak pemakai jasa angkutan.

Menurut AbdulKadir Muhammaad, pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan terdiri dari: “pengangkut dan pengirim untuk pengangkutan barang”. “pengangkut dan penumpang untuk pengangkutan penumpang”<sup>56</sup>

Selanjutnya dikatakan pula, bahwa pihak-pihak yang berkepentingan ini ada yang secara langsung terlibat dalam perjanjian, seperti pengangkut, pengirim, penumpang. Ada juga yang secara tidak langsung terikat dalam

<sup>55</sup> Sri Rejeki Hartono, “*Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*”. (Semarang: UNDIP, 2001) Hal 11

<sup>56</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT.Citra Aditya Bakti,2013), hlm 21

perjanjian karena bukan pihak, melainkan bertindak sebagai atas nama atau kepentingan pihak lain, seperti ekspediter, biru perjalanan, pengatur muatan, penguasa perdagangan atau karena ia memperoleh hak dalam perjanjian itu, seperti penerima.

Sedangkan menurut purwosujipto, pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah:

(1) Pengangkutan

Dalam undang-undang (KUHD) tidak ada pengaturan definisi pengangkutan secara umum, kecuali dalam pengangkutan laut. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian, pengangkutan adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat <sup>57</sup>

Dengan demikian dapat dikatakan, pengangkut mengikatkan diri untuk mengikatkan diri untuk mengangkut muatan yang diserahkan kepadanya. Selanjutnya menyerahkan kepada orang yang ditunjuk sebagai penerima dan menjaga keselamatan barang muatan.

(2) Pengirim

Dalam KUHD tidak diatur definisi pengirim secara umum. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim

---

<sup>57</sup> Purwosutjipto, HMN. "Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia", (Jakarta: Djambatan, 2009). Hal 3-4

adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>58</sup>

Sehingga dapat dikatakan bahwa, sebagai kewajiban pengirim adalah membayar uang sebagai kontra prestasi dari penyelenggara pengangkutan yang dilakukan sebagai pengangkut.<sup>59</sup>

Disamping pengangkut dan pengirim yang merupakan pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, masih ada pihak yang terkait yaitu pihak penerima. Penerima ini sering diperdebatkan mengenai kedudukan pihak penerima sebagai pihak diluar yang membuat akta perjanjian pengangkutan apabila terjadi penyelenggaraan pengangkutan yang tidak selamat.

Sejak penerima menyatakan kehendaknya untuk menerima barang-barang angkutan, maka menurut ketentuan pasal 1317 (2) KUHPerdatsi pengirim tidak berwenang lagi untuk merubah tujuan pengiriman barang-barang tersebut, maka untuk penerima berlaku ketentuan-ketentuan dari perjanjian penagngkutan, termasuk membayar ongkos<sup>60</sup>, kecuali ditentukan lain, seperti pasal 491 KUHD yang berbunyi:

“setelah barang yang diangkut itu diserahkan ditempat tujuan, maka haruslah sipenerima membayar upah pengangkutan, dan segala apa lainnya yang wajib dibayarnya menurut upah pengangkutan, dan

<sup>58</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT.Citra Aditya Bakti,2013), hlm 35

<sup>59</sup> Purwostjijpto, HMN. “*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*”, (Jakarta: Djambatan, 2009). Hal 5

<sup>60</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1317 Ayat (2)

segala apa lainnya yang wajib dibayarnya menurut surat-surat berdasarkan nama barang tersebut yang telah diterima kepadanya”.<sup>61</sup>

Pengecualian diatas misalnya dalam hal ongkos angkutan menjadi tanggung jawab pengirim, dan penerima tidak wajib membayar ongkos angkutannya. Dan bagi seorang penerima tidak boleh minta atau memerintahkan kepada penagngkut supaya menyerahkan barang-barang kiriman itu ditempat yang bukan tempatnya.

## **B. Tinjauan Umum Tanggung Jawab**

### **1. Pengertian tanggung jawab hukum**

Tanggung jawab hukum merupakan suatu hal yang sangat penting dalam suatu perjanjian pengangkutan, karena tanggung jawab merupakan suatu perlindungan atau jaminan bagi para penggunaan jasa angkutan. Terdapat berbagai istilah yang digunakan yaitu tanggung jawab, pertanggungjawaban ataupun tanggung gugat. Tanggung jawab atau pertanggung jawaban pada dasarnya lebih tepat apabila dipakai untuk hal-hal yang berkaitan dengan masalah keungan. (sulistiyono adi, 2006). Istilah tanggung jawab mempunyai dua arti, sebagai terjemahan dari istilah *responsibility* dan istilah *liability*. *Responsibility* mempunyai arti tanggung jawab dalam pelaksanaan suatu tugas atau untuk suatu benda atau seseorang, sedangkan *liability* adalah istilah yang menunjukkan tanggung jawab untuk

---

<sup>61</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 491

mengganti suatu karena cidera jannji, perbuatan melawan hukum atau karena sesuatu yang menjadi milik atau dibawah penguasaan pihak lain.<sup>62</sup>

Tanggung jawab pengangkut menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 468 ayat 1 menyebutkan bahwa :

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan janji barang yang akan diangkut sejak penerimaan sampai saat penyerahannya.”

Sedangkan ayat 2 Pasal tersebut menerangkan:

“Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena tidak diteruskannya barang-barang seluruhnya atau Sebagian atau karena kerusakannya barang.”

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Tanggung Jawab pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk memikul tanggung jawab atau mengatur pembatasan dari tanggung jawab pengangkut dengan menentukan bahwa ia membuktikan tidak diteruskannya barang atau kerusakan akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya akibat dari sifat, keadaan cacat bend aitu sendiri atau dari kesalahan pengirim.<sup>63</sup>

Tanggung jawab pengangkut menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan angkutan Laut dalam Pasal 7 menyebutkan bahwa:

<sup>62</sup> Khairunnisa. “Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum” (Medan, 2012)

<sup>63</sup> Abdulkadir Muhammad, “Hukum Pengangkutan Niaga”, (Bandung: Citra Aditya Bakti,2013) hal.10

“Perusahaan Pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut penumpang, barang, dan hewan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku atas persyaratan perjanjian pengangkutan, atau kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.”<sup>64</sup>

Tanggung jawab pengangkut menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan senada dengan ketentuan yang terdapat dalam KUHD. Tanggung jawab pengangkut menurut peraturan Internasional dalam *The Rule 1924*, dalam Artikel I (E) menyebutkan:

“*carriage of goods cover the period from the time when the goods are loaded on the time they are discharge from the ship.* (Pengangkutan barang meliputi suatu jangka waktu antara saat pemuatan barang sampai dengan saat pembongkaran dari pada barang-barang itu dari kapal muatannya di Pelabuhan muatan).”

Tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules 1924* dimulai sejak barang-barang dimuat diatas kapal dan berakhir sejak saat barang-barang itu dibongkar serta diserahkan dekat kapal. Tanggung jawab menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. berdasarkan Pasal 40 angka (1), Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;

---

<sup>64</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang “*Angkutan di Perairan*”

- b. Pasal 40 angka (2), Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.
- c. Pasal 41 angka (1), Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
  - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d. kerugian pihak ketiga.”<sup>65</sup>
- d. Pasal 41 angka (2), Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d disebabkan bukan oleh kesalahannya. Perusahaan angkutan diperaian dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Jumlah ganti kerugian terhadap pengoperasian kapal yang dimaksud dalam pasal 41 tersebut diatur dalam pasal 292 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dengan demikian apabila dihubungkan dengan pengangkutan laut, maka ini menjadi tanggung jawab pihak pengangkut untuk membayar ganti kerugian akibat kesalahan pengangkut sesuai dengan besarnya kerugian yang diderita.

---

<sup>65</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 41

Sedangkan untuk tanggung jawab pihak pengirim yaitu membayar biaya ongkos pengangkutan, si pengangkut berhak untuk menuntut pembayaran ongkos-pengangkutan itu kepada pihak yang terlibat, baik itu pada si pengirim maupun si penerima barang.<sup>66</sup>

Masalah tanggung jawab tidak hanya terletak pada pihak pengangkut saja, tetapi juga membebani pengirim bila kewajiban-kewajiban tidak dipenuhi atauapun larangan-larangan yang ditentukan dilanggar.

Mengenai masalah pengecualian tanggung jawab yang dalam hal ini melekat pada pengangkut, yaitu dimana pihak pengangkut bisa saja terbebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian bilamana terdapat beberapa hal seperti:

(1) Keadaan memaksa (*overmacht*)

Yaitu keadaan tidak dapat terpenuhinya prestasi karena terjadinya peristiwa yang bukan karena kesalahannya, peristiwa mana tidak dapat diduga akan terjadi pada waktu persetujuan dibuat dalam Undang-Undang. Rumusan mengenai hal ini terdapat pada pasal 91-93 KUHD dan pasal 1245 KUHPerdara.

Rumusan dari pasal 92 KUHD berbunyi:

“pengangkut atau juragan perahu tak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan. Jika hal ini disebabkan karena hal yang memaksa”

---

<sup>66</sup> Shidrata, *Hukum Perlindungan Konsumen* PT.Grasindo, Jakarta , 2012

Menurut R.Satiawan pengertian keadaan memaksa ialah:

“suatu keadaan memaksa yang terjadi setelah persetujuan, yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya, dimana debitur tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung resiko serta tidak dapat menduga pada waktu perjanjian dibuat. Karenanya itu sebelum debitur lalai memenuhi prestasinya pada saat timbulnya keadaan tersebut.

Bentuk keadaan memaksa antara lain:

- (1) Karena alam, misalnya banjir, longsor, angin topan, dan lain-lain.
- (2) Karena Tindakan manusia, misalnya pencurian, kebakaran yang disengaja.
- (3) Karena undang-undang, misalnya pemogokan buruh, sumpah seperti seorang kapten kapal yang netral dipaksa bersumpah untuk tidak menyerahkan barang yang diangkut negara kenegara musuh.
- (4) Cacat pada barang itu sendiri

Yang dimaksud dengan cacat barang itu sendiri adalah diakibatkan karena keadaan barang itu sendiri, misalnya yang diangkut ikan basah dan dalam pengangkutan menjadi busuk.

- (5) Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang

Sehingga menyebabkan pengangkut terbebas dari tanggung jawabnya, hal ini misalnya adalah dalam pemasukan atau

pengepakan kurang baik, yang menyebabkan barang itu rusak pada saat penyerahannya.<sup>67</sup>

## 2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Dalam hukum pengangkutan, dikenal beberapa prinsip-prinsip tanggung jawab untuk pengangkut. Prinsip-prinsip ini berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut untuk membayar ganti kerugian kepada pengguna jasa pengangkutan di perairan. Adapun prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut yaitu <sup>68</sup>

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan (*fault liability, liability based on fault*)

Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan Babolonia kuno. Dalam bentuknya lebih modern, prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum Romawi termasuk Doktrin “*culpa*” dalam *Lex Aquila*. *Lex Aquila* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak haruslah diberikan santunan. Prinsip tersebut kemudian menjadi hukum romawi modern seperti yang terdapat dalam Pasal 1328 Code Civil Prancis. Pasal tersebut menyebutkan “*any act whatever done by a man which cause damage to another obliges him by whose fault the damage was cause to repair* (Tindakan apapun yang dilakukan oleh seorang yang menyebabkan kerusakan pada orang lain

<sup>67</sup> Kitab Undang-Undnag Hukum Dagang Pasal 91

<sup>68</sup> Abdulkadir Muhammad, “*Hukum Pengangkutan Niaga*”, (Bandung: Citra Aditya Bakti,2013) hal.10

mengharuskannya atas kesalahan siapa yang menyebabkan kerusakan untuk memperbaikinya).<sup>69</sup>

Berdasarkan pada prinsip ini pula, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan penagngkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang ti,bul akibat kesalahan itu. Untuk pihak yang dirugikan harus membuktikan kesalahan pengangkut. Dengan demikkian beban pembuktian bukan pada pihak yang dirugikan. Prinsip ini umum diapakai, seperti dalam pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan mealawan hhukum yaitu:

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum, yang membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganggu kerugian tersebut.”

Prinsip ini juga ada didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dalam kaitannya ada tanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya. Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pelayaran menentukan bahwa jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, c dan d, bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan diperairan dapat dibebaskan ssebagian atau seluruh tanggung jawabnya.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Saefullah Wiradripraja. E, “*Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Pengangkutan Internasional dan Nasional*”, (Yogyakarta: Liberty,2009)

<sup>70</sup> Undang-Undang Nomor 18 tahun 2008 Tentang Pelayaran

2) Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat (pengangkut) bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak tergugat.<sup>71</sup>

Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan bukan papa pengangkut. Hal ini diatur dalam asal 1365 KUHPperdata. Dalam KUHD menganut prinsip tanggung jawab praduga, dalam ketentuan Pasal 468 ayat 2 yang berbunyi:

“Apabila barang yang diangkut itu tidak dapat diserahkan Sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali ia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebgaiian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”<sup>72</sup>

Dengan demikian jika prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, maka prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian yang artinya pengangkut akan bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan,

<sup>71</sup> Khairandy, Ridwan, 2006, Pengantar Hukum Dagang, Yogyakarta, Penerbit FH UII Press.

<sup>72</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 468 Ayat (2).

tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah atau lalai maka ia dibebaskan dari tanggung jawab tersebut.

3) Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute liability atau strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering di samakan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Dengan begitu para ahli membedakan kedua terminology tersebut.<sup>73</sup>. Ada pendapat mengatakan *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai factor yang menentukan. Tetapi ada pengecualian yang memungkinkan dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya dalam keadaan (*force major*).

Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa ada kesalahan dan tidak ada pengecualian. Prinsip tanggung jawab mutlak dalam tanggung jawab pelaku usaha atas produk/jasa yang mengecewakan konsumen secara umum digunakan untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Dalam hal ini, konsumen hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan pelaku usaha dan kerugian yang dideritanya. Selebihnya dapat digunakan *strict liability*.<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> Shidrata, "Hukum Perlindungan Konsumen" (Jakarta: PT.Grasindo 2012), hlm. 63

<sup>74</sup> Khairunnisa. "Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum" (Medan, 2012)

### 3. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, diatur dalam Pasal 470 KUHD. Isi Pasal 470 KUHD tersebut adalah :

a. Pasal 470 ayat 1 KUHD

Pengangkut hanya bertanggung jawab sampai suatu batas harga tertentu atas kerugian yang disebabkan karena :<sup>75</sup>

1. Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan dan peranakan buahan terhadap kapal.
2. Kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
3. Salah memperlakukan tar menjaga barang yang diangkut.
4. Kalau ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.

b. Pasal 470 ayat 2 KUHD

“Pengangkut tidak bertanggung jawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkut, kecuali telah diberitahukan sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada saat barang itu diterima. KUHD ini tidak berlaku bagi muatan curah, misalnya minyak bumi, terigu, semen dan lain-lainnya.”<sup>76</sup>

c. Pasal 470 ayat 3 KUHD

“Pengangkut tidak akan memberikan ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru.”<sup>77</sup>

<sup>75</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 470 Ayat 1

<sup>76</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 470 Ayat 2

<sup>77</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 470 Ayat 3

Dari apa yang tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap : Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>78</sup>

- a. Cacat tersembunyi pada badan atau mesin kapal, asal terbukti pemeliharaan dan perawatannya baik.
- b. Kesalahan navigasi yang dilakukan oleh nahkoda atau aawak kapal.
- c. Kesalahan pengurusan dan perlakuan terhadap kapal.

#### C. Gambaran Umum CV. Usaha Maju Setia

Pada tahun 2001, Bapak M.Farid. Bersama Ibu Hj. Farida mendirikan sebuah perusahaan perseroan komanditer yang bernama CV. Usaha Maju Setia di Pangkalan Kerinci, Kabupaten Pelalawan, sebuah kota yang menjadi pusatnya pemerintahan di Kabupaten Pelalawan. Bapak M.Farid selaku Pesero Komanditer atau yang disebut sebagai Direktur yang diwajibkan menanggung segala kewajiban dan Ibu Hj. Farida bertindak sebagai Pesero Komanditer atau yang disebut sebagai Komisaris.

Semangat kewirausahaan Bapak Farid mengantar perusahaan tersebut, pada tahun 2005 memulai operasinya dengan dipercaya menjadi kontraktor sebuah proyek pembuatan Sekolah Dasar di Penyalai, Kuala Kampar menjadi sebuah perusahaan penuh. Pada saat itu perusahaan memperluas prospek bisnisnya

---

<sup>78</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit*, h 196

mencakup area yang lebih luas di Perairan Kabupaten Pelalawan .

Perusahaan membuka cabang usaha lain sebagai Kontraktor, dan termasuk Transportasi. Pada tahun 2007, perusahaan mendapatkan kontrak Transportasi pengantaran BBM jenis Solar Industri (Non Subsidi) untuk Kebutuhan PT.PLN (persero) Ranting Teluk Dalam dan PT. PLN (Persero) Ranting Teluk Meranti. Perusahaan berusaha beradaptasi dan menyesuaikan banyak kebijakan operasionalnya, seperti yang awalnya hanya dapat sebagai pengangkut barang dengan menggunakan sepeda motor, mobil pick up, dan kapal kayu kargo kecil dengan mengganti armada kapal kayu kargo kecil yang menampung muatan hanya sampai 7 TON menjadi armada kapal kayu kargo yang lebih besar yang dapat menampung muatan hingga 20 TON bermesin diesel yang membutuhkan biaya bahan bakar dan perawatan yang rutin setiap bulannya. Berkat prinsip dan gaya manajemen adaptasi ini, perusahaan berhasil bertahan.

Dengan peningkatan keyakinan dan kepercayaan yang diberikan oleh klien kepada CV.Usaha Maju Setia sebagai kontraktor, pada tahun 2015 CV. Usaha Maju Setia memenangkan Tender dan mendapat proyek pembuatan Gudang Obat Rumah Sakit Umum Daerah Selasih Kabupaten Pelalawan. Setelah menyelesaikan proyek pembuatan Gudang Obat Rumah Sakit Tersebut, sayangnya pada tahap pembayaran dan penilaian. Perusahaan CV.Usaha Maju Setia di uji karena terhambatnya pada tahap Uji Lab Bangunan dan Anggaran Pembangunan Daerah sehingga menjadi sengketa yang dibawa ke pengadilan yang berlarut sampai dengan tahun 2017.

Tak hanya sampai disitu, karena banyaknya pesaing Transportir Laut Dalam

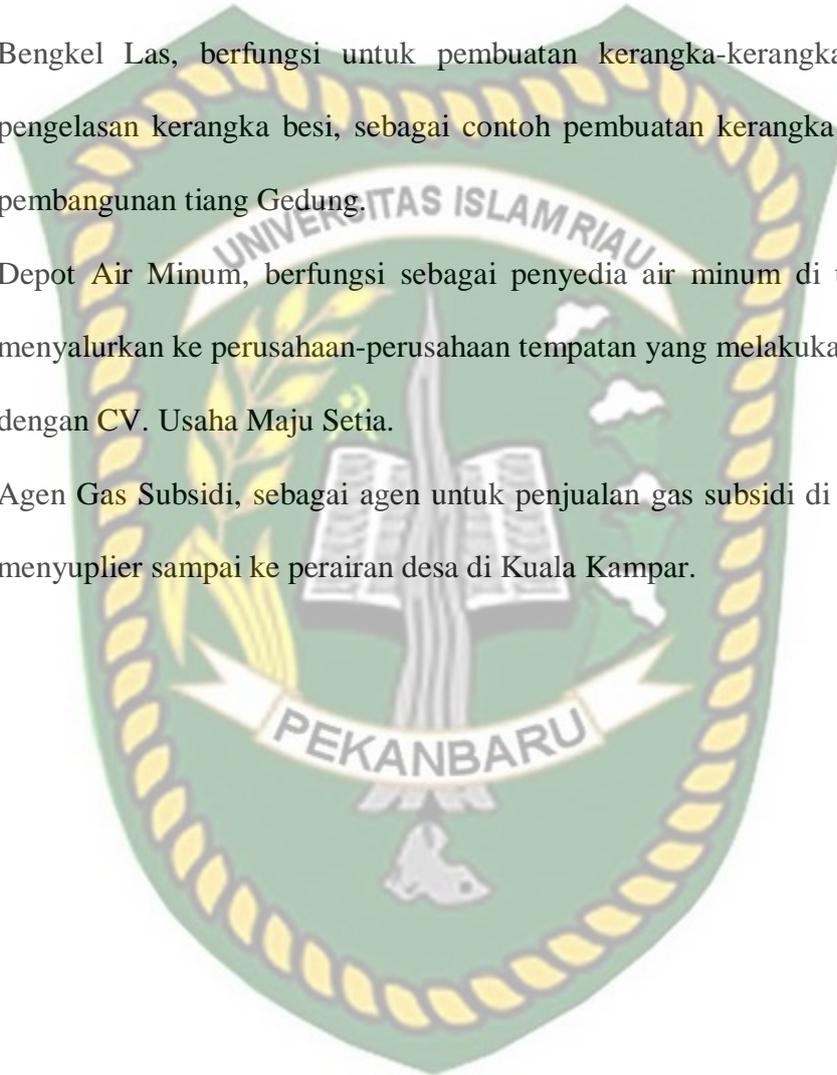
Negeri Liner untuk Barang di Kabupaten Pelalawan dan penawaran yang mungkin lebih menguntungkan, pada tahun 2017 akhir CV. Usaha Maju Setia Kehilangan kontrak Pengangkutan BBM jenis Solar Industri (non subsidi) tersebut. Maka sempat pada waktu kurang lebih satu tahun CV. Usaha Maju Setia berhenti mengangkut BBM.

Tetapi berkat ketekunan dan pendekatan penuh kebijaksanaan dari Bapak Farid, Pada tahun 2018 sengketa pembayaran Proyek Gudang Obat RSUD Selasih dimenangkan oleh CV. Usaha Maju Setia dan Pada Akhir Tahun 2018 CV. Usaha Maju Setia mendapatkan Kembali setelah ditawarkan kontrak Pengangkutan BBM jenis Solar Industri (non subsidi) untuk kebutuhan PT. PLN (Persero) Ranting Teluk Dalam dan PT. PLN (Persero) Ranting Teluk Meranti oleh pengirim yang sama dengan sebelumnya, dan penawaran tersebut naik dikarenakan permintaan dan peminatan pihak pengangkutan yaitu CV. Usaha Maju Setia dan tentu tetap mengutamakan persetujuan kedua belah pihak dengan mendapatkan *win-win solution*. (wawancara dengan bapak Ahmad Ridho , selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 22 Juni 2022)

Saat ini CV. Usaha Maju Setia berlaku sebagai Kontraktor, Supplier, dan Transportir di Pangkalan Kerinci. Dengan Struktur bidang perusahaan sebagai berikut:

- (1) Kontraktor, berfokus kepada jasa konstruksi contohnya pembangunan dan renovasi Gedung, perbaikan dan pemeliharaan Jalan Umum, hingga Pemasangan atap dan pemasangan kerangka baja.

- (2) Jasa Transportasi, berfokus pada Angkutan Sungai dan Danau Untuk Barang Umum dan/atau Hewan, Angkutan Laut Luar Negeri Pelayaran Rakyat, dan Angkutan Sungai untuk Barang Khusus dengan berat beban (sampai 35 ton).
- (3) Bengkel Las, berfungsi untuk pembuatan kerangka-kerangka besi dan pengelasan kerangka besi, sebagai contoh pembuatan kerangka besi untuk pembangunan tiang Gedung.
- (4) Depot Air Minum, berfungsi sebagai penyedia air minum di tempat dan menyalurkan ke perusahaan-perusahaan tempatan yang melakukan perikatan dengan CV. Usaha Maju Setia.
- (5) Agen Gas Subsidi, sebagai agen untuk penjualan gas subsidi di daerah dan menyuplier sampai ke perairan desa di Kuala Kampar.



### BAB III

#### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

##### A. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Oleh CV. Usaha Maju Setia Di Pangkalan Kerinci.

###### 1. Pelaksanaan Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Oleh CV. Usaha Maju Setia

Menurut pasal 1313 KUHPerdara, menyebutkan bahwa “perjanjian merupakan perbuatan yang dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”.<sup>79</sup> Karenanya, perjanjian tersebut berlaku sebagai perjanjian yang diatur oleh Undang-Undang untuk pihak yang berkaitan atau mengikatkan dirinya pada perjanjian tersebut, dan juga menimbulkan hubungan dengan dua belah pihak tersebut yang sering disebut dengan perikatan. Antara kedua belah pihak tercipta hubungan kewajiban dan hak yang perlu direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.<sup>80</sup>

Pengangkut merupakan pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkut yang berbentuk perusahaan persekutuan badan hukum, dalam hal ini, CV. Usaha Maju Setia 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

<sup>79</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1313

<sup>80</sup> Zaeni, A. “*Hukum Bisnis*” (Raja Grafindo, Jakarta 2008)

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.

Setelah penulis melakukan penelitian dengan metode wawancara, maka hasil yang didapatkan dari CV. Usaha Maju Setia dalam melaksanakan pengangkutan kapal kayu kargo barang melalui laut selama ini telah dilaksanakan sesuai dengan apa yang telah disepakati oleh pihak CV. Usaha Maju Setia dan pengirim.

Bapak Ahmad Ridho sebagai pimpinan CV. Usaha Maju Setia mengungkapkan bahwa “selama ini pelaksanaan pengiriman Muatan melalui laut harus sesuai dengan prosedur pengiriman barang yang disepakati oleh CV. Usaha Maju Setia, sebelum CV. Usaha Maju Setia menerima barang yang akan diangkut, pihak pengirim harus menyetujui perjanjian yang telah dibuat. Perjanjian yang digunakan adalah konosemen. Konosemen berisi merek dan nomor barang, banyaknya unit barang, jenis bungkusan barang, ukuran barang, berat barang, harga tarif barang, biaya yang harus dikeluarkan sebelum penyerahan barang dari muatan, dan tujuan.”<sup>81</sup> (wawancara dengan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 20 Juni 2022).

Dalam Pasal 506 KUHD dinyatakan bahwa konosemen adalah surat bertanggal dimana pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima

---

<sup>81</sup> wawancara dengan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 20 Juni 2022

barang tertentu untuk diangkut ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk dan di sana menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk (penerima) disertai dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi. Berdasarkan ketentuan Pasal 504 KUHD, konosemen diterbitkan oleh pengangkut atas permintaan pengirim. 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.<sup>82</sup>

Konosemen mempunyai arti penting dalam dunia perusahaan pengangkutan laut dan perdagangan sebab konosemen 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).

---

<sup>82</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 504.

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

- d. kwitansi pembayaran biaya pengangkutan, dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan diserahkan lebih dahulu dipelabuhan pemuatan oleh pengirim atau dibayar kemudian dipelabuhan tujuan oleh penerima.

Dalam KUHD tidak ada pasal khusus yang memerinci isi yang perlu dimuat dalam konosemen, tetapi dalam penelitian ini konosemen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaaran memuat isi sebagai berikut:

- a. nama dan tanggal pembuatan konosemen
- b. nama dan alamat pengangkut
- c. nama dan alamat pengirim
- d. nama dan alamat penerima
- e. nama dan pengangkut sebelumnya
- f. nama kapal yang mengangkut
- g. nama Pelabuhan pembongkaran
- h. jenis barang, merek, jumlah, ukuran berat
- i. tanda tangan pengangkut.

“Setiap kali ada pengiriman barang melalui CV. Usaha Maju Setia akan selalu dipantau dan dilihat dengan teliti oleh awak kapal di sepanjang rute pengiriman dan dengan pemberhentian wajib di dermaga peristirahatan untuk memeriksa status pengiriman, keadaan kapal (pengangkut) dan barang

muatan.”<sup>83</sup> (wawancara dengan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 20 Juni 2022), dan setiap kali pengiriman barang atau muatan, nahkoda atau pengemudi dibekali dengan surat pengantaran muatan atau surat jalan, yang berguna selain sebagai alat bukti yang nantinya diserahkan kembali pada perusahaan juga sebagai alat monitoring dari perusahaan, apabila terjadi kecelakaan perjalanan ataupun kerusakan kapal maka surat angkutan yang akan dikirim ke perusahaan dengan keterangan dari nahkoda, untuk selanjutnya dikabarkan pada pihak penerima barang sebagai wujud tanggung jawab dari CV. Usaha Maju Setia, apabila ada kerusakan maka perusahaan juga akan menggantinya dengan ketentuan ada tanda tangan dari nahkoda yang menyatakan bahwa memang barang atau muatannya itu mengalami kerusakan dalam proses pengangkutan.<sup>84</sup> (wawancara dengan bapak Taufik, selaku nahkoda atau pengemudi CV. Usaha Maju Setia tanggal 22 Juni 2022)

---

<sup>83</sup> wawancara dengan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 20 Juni 2022

<sup>84</sup> wawancara dengan bapak Taufik, selaku nahkoda atau pengemudi CV. Usaha Maju Setia tanggal 22 Juni 2022

Berikut contoh surat pengantar pengiriman:

Untuk PIHAK LAIN	PERTAMINA PATRA NIAGA	Untuk PELANGGAN	PERTAMINA PATRA NIAGA
Standard - PLN 0908 - Kab Pelalawan	Depot Siak Jl. Tanjung Datuk No. 348	Standard - PLN 0908 - Kab Pelalawan	Depot Siak Jl. Tanjung Datuk No. 348
<b>SURAT PENGANTAR PENGIRIMAN</b>		<b>SURAT PENGANTAR PENGIRIMAN</b>	
NO POLISI/NAMA KAPAL	: BM8032DU /	NO POLISI/NAMA KAPAL	: BM8032DU /
SHIPMENT NO	: 26261582	SHIPMENT NO	: 26261582
NAMA PENGEMUDI	: SYAFARUDDIN	NAMA PENGEMUDI	: SYAFARUDDIN
PEMBELI	: 700019 PT. PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA (PERS)	PEMBELI	: 700019 PT. PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA (PERS)
TUJUAN	: 730333 PLTD. TELUK DALAM	TUJUAN	: 730333 PLTD. TELUK DALAM
	: TELUK DALAM		: TELUK DALAM
PRODUK	: BIOSOLAR B30	PRODUK	: BIOSOLAR B30
NOMOR SO/SA	: 4020899645	NOMOR SO/SA	: 4020899645
NOMOR DO	: 8080521958	NOMOR DO	: 8080521958
JML PEMESANAN	: 10,000 KL	JML PEMESANAN	: 10,000 KL
DENSITY & TEMP (OBS)	: 0,8240 &	DENSITY & TEMP (OBS)	: 0,8240 &
TGL PENGIRIMAN	: 28,0000	TGL PENGIRIMAN	: 28,0000
JAM KELUAR	: 11.06.2022 : 07:51:43	JAM KELUAR	: 11.06.2022 : 07:51:43
NOMOR SEGEL	: 1-0675305,1-0675306,1-0675307	NOMOR SEGEL	: 1-0675305,1-0675306,1-0675307
<b>HARUS DIISI OLEH PETUGAS LAPANGAN</b>		<b>TERIMA KASIH ATAS KEPERCAYAAN ANDA MENGGUNAKAN PRODUK PERTAMINA,</b>	
JAM TIBA	:	Formulir ini dicetak dengan Komputer dari sistem yang dimiliki Pertamina Patra Niaga	
STOCK TERIMA	:	Untuk itu tanda-tangan tidak dibutuhkan.	
DENSITY & TEMP (OBS)	:	11.06.2022 07:51:57 IFOSDS PEP 170	
ORDER BERIKUTNYA	:		
TANDA TANGAN DAN NAMA LENGKAP PELANGGAN			

Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

Proses pengangkutan ini dimulai setelah adanya persetujuan kedua belah pihak, barang yang akan diangkut diantar oleh pengirim ke pelabuhan pengangkutan di pangkalan kerinci dan disalin ke tanki kapal kayu kargo untuk siap diangkut oleh kapal kayu kargo menuju tujuan, untuk muatan dengan resiko basah maka di tiap kapal akan dibekali terpal.”<sup>85</sup>

<sup>85</sup> wawancara dengan bapak taufik selaku nahkoda atau pengemudi kapal kayu kargo CV. Usaha Maju setia tanggal 22 Juni 2022

Narasumber juga menyebutkan bahwa penyelenggaraan pengangkutan melalui perairan (sungai), meliputi 3 (tiga) tahap, yaitu tahap pemuatan barang atau penumpang di pelabuhan/dermaga pengangkutan, tahap pelaksanaan pengangkutan, dan tahap penurunan atau pembongkaran penumpang atau barang di pelabuhan/dermaga tujuan.

(1) Tahap Pemuatan Barang

Pada tahap ini pengirim menyerahkan barang kepada CV.Usaha Maju setia, pihak pengirim harus menerbitkan surat pengangkutan sebagai bukti bahwa terjadinya perjanjian pengangkutan. Dokumen angkutan ini disebut dengan surat angkutan muatan. Agar pengirim juga memegang sekedar pembuktian, baiknya ia minta turunan (duplikat) dari surat angkutan yang disahkan oleh pengangkut/nahkoda atau pengirim meminta sebuah tanda penerimaan barang-barang dari pengangkut.<sup>86</sup> Dalam surat angkutan yang harus menyebutkan antara lain:

- 1) Keterangan-keterangan mengenai barang yang akan dikirim seperti jumlah, volume, nomor kode, dan lain sebagainya;
- 2) Nama dan Tujuan Pengiriman
- 3) Nama dan Alamat penerima
- 4) Tempat dan tanggal surat angkutan

Setelah pengirim menyerahkan barang muatan ke CV.Usaha Maju Setia, barang tersebut di ukur terlebih dahulu dan kemudian

---

<sup>86</sup> Soekardono.R, *Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Rajawali,1996)

dilangsir dan dimuat ke tanki minyak yang tersedia dalam kendaraan yang menjadi angkutannya, disini kendaraan yang dimaksud adalah kapal kayu kargo. Setelah pemuatan selesai, nahkoda menyiapkan kapal kayu kargo tersebut untuk keberangkatan dengan waktu yang telah disepakati.

(2) Tahap Pelaksanaan Angkutan

Dalam Tahap ini CV. Usaha maju Setia menyelenggarakan proses pengangkutan yaitu kegiatan memindahkan barang muatan dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkut sesuai dengan perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini alat angkutan yang dimaksud adalah Kapal Kayu Kargo. 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.

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”.

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

Saat kedatangan kapal:

- a. Sebelum kapal tiba, antara owner (pemilik kapal) menunjuk general agen untuk menangani kapalnya yang akan muat atau bongkar dipelabuhan yang di tuju.
- 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.

Keberangkatan kapal diizinkan oleh syahbandar Pelabuhan setempat, setelah pengangkut memenuhi semua persyaratan administrative berdasarkan ketentuan hukum administrasi negara (hukum public). Dalam hal ini hukuk public mempengaruhi keberlakuan hukum perdata.

Dengan ini pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan memaksakan keberangkatan kapal sebagai pelaksanaan perjanjian, apabila syahbandar tidak memberi izin berlayar maka, perjanjian pengangkutan laut tidak dapat dilaksanakan.

(3) Tahap Penurunan atau Pembongkaran Barang

Setelah Kapal Pengangkutan tiba, barang muatan tersebut langsung diantarkan ke tempat tujuan atau ditempat yang disepakati seperti yang tertera pada surat angkutan. Sesudah barang muatan diterima, dilakukan pengecekan terhadap barang muatan yang diangkut tersebut. Apabila barang muatan telah sampai tapi penerimanya tidak ada, maka nahkoda dan aawak kapal pengangkut wajib menjaga barang muatan sampai pihak penerima datang.

Setelah penulis melalukan penelitian dengan metode wawancara, maka hasil yang didapatkan dari CV. Usaha Maju Setia dalam melaksanakan pengangkutan muatan melalui laut dengan kapal kayu kargo selama ini telah dilaksanakan sesuai dengan apa yang telah disepakati oleh pihak pengangkut dan pihak pengirim.

Bapak Ahmad Ridho juga mengungkapkan bahwa “selama ini pelaksanaan pengangkutan muatan Minyak BBM Solar melalui perairan harus sesuai dengan prosedur pengiriman yang disepakati oleh pihak pengangkut yaitu CV.Usaha Maju Setia dengan pihak pengirim, Sebelum Kapal Pengangkut Muatan menerima barang yang akan diangkut, pihak pengirim harus mengkonfirmasi jadwal angkutan dan kualias yang sudah sesuai dengan yang terperinci didalam surat order (DO) agar pihak kami bersiap untuk menerima muatan yang akan diangkut, hal ini juga sudah tertera dalam isi perjanjian yang telah disetujui. Adapun masalah pembayaran akan dilakukan Ketika barang muatan tersebut sampai dengan selamat di tempat

tujuan sesuai dengan yang telah disepakati, maka pihak pengangkut akan menagih pembayaran kepada pengirim dengan membawa bukti-bukti surat yang menyatakan bahwa pengangkutan telah terlaksana dan barang muatan telah sampai dan diterima oleh pihak penerima.”<sup>87</sup>

Berikut contoh surat Delivery Order:

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

CONTRAKTOR TRANSPORTIR BBM PERTAMINA  
**PT. ABDI BINA KARYA SEMBADA**

Pertamina  
Kedua Yth : Pt. Taktik Cilem.com

Jl. Tanjung Batu No. 178 Pekanbaru - Riau  
T : (0761) 23370 -26378, F:26847 Email : abks.pku@gmail.com  
Website : www.Abdi Bina Karya Sembada.com

**BUKTI PENGIRIMAN BARANG / DELIVERY ORDER (DO)**

Nomor DO : 00747

NO	Jenis Barang	Jumlah	Keterangan
1		5000	No. Segel
2	610 Solar / Premium	10.000	
3		20.000	PA 2782 591 952
4		24.000	
5			BM 8023 DU
<b>TOTAL</b>			S. ABKS : 01204781-782 - 783

Note : 1. Mohon di Periksa kualitas dan kuantitas barang sebelum bongkar, setelah bongkar keluhan tidak dilayani  
2. Mohon Periksa seluruh segel atas dan bawah harus dalam kondisi baik sebelum di bongkar

Lembar 1. Untuk pengantar BBM (Pilih) : SABTL Tg. 11/06/2022  
Penerima, T. H. V. H.  
Nama & Tanda Tangan atau Cap Perusahaan

Lembar 2. Untuk Penerima BBM (Pilih) :  
Pengantar, S. A. H.  
Nama & Tanda Tangan atau Cap Perusahaan

Lembar 3. Untuk Arsip (Hijau) :  
Pekanbaru, 11/06/2022  
Pengirim,  
**PT. ABDI BINA KARYA SEMBADA**  
Nama & Tanda Tangan atau Cap Perusahaan

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

<sup>87</sup> wawancara dengan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 20 Juni 2022

## 2. Faktor Keterlambatan Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Oleh CV. Usaha Maju Setia

Pelaksanaan pengangkutan barang melalui jalur laut merupakan salah satu penyelenggaraan pengangkutan yang memiliki resiko tinggi. Hal ini disebabkan oleh beberapa kendala yang dialami oleh penyelenggara pengangkutan barang melalui jalur laut.

Seperti pengungkapan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia “Kendala atau hambatan dalam pengangkutan darat bisa disebabkan oleh beberapa hal, keadaan alam dan kecelakaan ataupun kerusakan mesin kapal yang tidak mungkin dapat diduga dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut”.<sup>88</sup>

Demikian juga dengan pengungkapan bapak Taufik sebagai Nahkoda atau pengemudi Kapal Kayu Kargo CV. Usaha Maju setia “keterlambatan ataupun kerusakan barang disebabkan karena berbagai kendala, seperti kerusakan mesin kapal, kandas nya kapal di tengah sungai, dan faktor cuaca yang dapat menghambat pengiriman, seperti ketika saya mengirim muatan barang pada tanggal 03 Juli 2021 dengan tujuan ke penyalai, Teluk Dalam pada pukul 23.30 tengah malam karena gelap dan tidak Nampak bahwa keadaan sedang pasang surut sehingga salah mengambil jalan dan kapal naik ke tengah pantai menyebabkan kandasnya kapal dan patahnya kipas kapal yang menyebabkan kapal miring dan muatan bergeser ke samping kiri

---

<sup>88</sup> wawancara dengan bapak Ahmad Ridho, selaku Wakil Direktur CV. Usaha Maju Setia tanggal 20 Juni 2022

menjadi tidak beraturan bahkan ada sebuah sepeda motor yang jatuh ke pantai karena miringnya kapal pada saat itu ”<sup>89</sup>

Sama halnya dengan pengungkapan Ibu Sri Rahayu.S.Pdi sebagai sekretaris penanganan CV. Usaha Maju “selain kecelakaan atau faktor cuaca, kondisi pasang surut air laut yang kurang mendukung juga sangat mempengaruhi, misalnya banyak pantai yang naik didaerah pulau muda dikarenakan pasang surut air laut dan banyaknya tanggul di tengah laut, didaerah itu kapal sering mengalami kandas, ataupun kerusakan barang karena guncangan yang disebabkan oleh tertabraknya tanggul tepi laut atau keadaan Pelabuhan perberhentian yang tidak mendukung juga mempengaruhi.”<sup>90</sup>

Selain beberapa kendala diatas kurang bagusnya pembungkusan yang dilakukan oleh pengirim terkadang juga menyebabkan kerusakan pada barang muatan.<sup>91</sup>

Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis tentang kendala ataupun hambatan dalam pengiriman barang melalui jalur laut oleh CV. Usaha Maju Setia. Maka penulis menyimpulkan bahwa faktor cuaca, kecelakaan, ataupun kerusakan mesin merupakan kendala terbesar yang menyebabkan terjadinya keterlambatan ataupun kerusakan barang dalam pengangkutan melalui jalur laut, hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara dengan wakil direktu CV.

---

<sup>89</sup> wawancara dengan bapak taufik selaku nahkoda atau pengemudi kapal kayu kargo CV. Usaha Maju setia tanggal 22 Juni 2022

<sup>90</sup> Wawancara dengan Ibu Sri Rahayu.S.Pdi sebagai sekretaris penanganan CV. Usaha Maju 20 juni 2022

<sup>91</sup> wawancara dengan bapak taufik selaku nahkoda atau pengemudi kapal kayu kargo CV. Usaha Maju setia tanggal 22 Juni 2022

Usaha Maju Setia, nahkoda atau pengemudi Kapal Kayu Kargo CV. Usaha Maju Setia dan Sekretaris penanganan CV. Usaha Maju Setia.

**B. Pertanggung Jawaban oleh CV. Usaha Maju Setia atas keterlambatan pengangkutan laut kapal kayu kargo di Pangkalan Kerinci**

**1. Pertanggung Jawaban CV. Usaha Maju Setia**

Berkaitan dengan tanggung jawab CV. Usaha Maju Setia selaku pengangkut bertanggung jawab atas barang yang diangkutnya mulai dari pemuatan barang muatan sampai dengan ke tempat si penerima barang. CV. Usaha Maju Setia tidak mengansuransikan barang-barang yang diangkutnya. Jadi apabila terjadi kerusakan, kehilangan, atau kemusnahan, CV. Usaha Maju Setia akan mengganti sepenuhnya. Apabila terjadi kerusakan alat pengangkut (kapal) dan barang tersebut harus dikirim pada hari itu juga, CV. Usaha Maju Setia meminta pengertian kepada pihak pengirim barang atas ketidak nyamanan atau kelalaian pengangkutan. CV. Usaha Maju Setia juga bertanggung jawab atas kelalaian yang diperbuat oleh awak kapal atau nahkoda yang menyelenggarakan pengangkutan.<sup>92</sup>

Dalam prakteknya CV. Usaha Maju Setia selaku perusahaan pengangkutan mengetahui dengan jelas dan menerapkan ketentuan ini dalam perjanjian pengangkutan kapal, dimana pihak pengirim atau pengangkut minyak BBM bertanggung jawab atas barang yang dikirim tidak melebihi batas kemampuan tanki minyak dan memenuhi persyaratan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun

---

<sup>92</sup> Wawancara dengan Ibu Sri Rahayu.S.Pdi sebagai sekretaris penanganan CV. Usaha Maju 20 juni 2022

2002 tentang Perkapalan. Secara spesifiknya pada Pasal 100 sampai dengan 103, yang berbunyi<sup>93</sup>:

Pasal 100

“Pengirim maupun pengangkut peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa barang yang dikirim dalam peti kemas sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak melebihi batas kemampuan peti kemas yang bersangkutan”

Pasal 101

1. Pihak pengirim maupun pengangkut peti kemas harus bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas bersnagkutan akan ditempatkan sedemikian rupa, sehingga peti kemas tersebut tidak memperoleh beban diluar kemampuannya.
2. Pengirim dan pengangkut peti kemas harus dinilai tidak laik, kecuali pada peti kemas tersebut terletak secara benar tanda persetujuan yang sah sesuai dengan ketentuan sebagaimana yang dimaksud pasal 97.
3. Pengangkut peti bertanggung jawab dan mennjamin bahwa peti kemas yang dimuat dikapal telah memenuhi persyaratan pemuatan untuk terwujudnya kelaiklautan kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pasal 102:

“dengan adanya ketentuan tersebut diatas maka luasnya tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang dan penumpang

---

<sup>93</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan

angkutan laut pelayaran dalam praktek/kebiasaan terdapat 2 (dua) macam.<sup>94</sup>

a. *From tackle to tackle*

Hal ini diartikan bahwa tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan atau penumpang dilepas di lambung kapal Pelabuhan muat dan berakhir hingga Pelabuhan tujuan.

b. *From warehouse to warehouse*

Artinya pengangkut bertanggung jawab semenjak barang masuk gudang shipping company di Pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan kepada pengirim atau penerima.

Pada pasal 496 KUHD menyatakan bahwa untuk dicuri atau hilangnya barang bernilai dan barang yang mudah rusak atau mendapatkan kerusakan akan menjadi tanggung jawabnya, sebab karena itula ia menerima jasa angkutan sebagai imbalannya. Terkecuali tidaklah si pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya melainkan apabila tentang sifat dan barang tersebut tidak diberitahukan kepada pengangkut secara wajar.<sup>95</sup>

Apabila terjadi keterlambatan pengiriman barang muatan oleh kapal kayu kargo CV. Usaha Maju Setia, maka perusahaan akan melakukan peninjauan terlebih dahulu, apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan, apa karena *force majeure* atau murni karena human eror, apabila memang

---

<sup>94</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995) hlm.165

<sup>95</sup> Kitab Undang-Undang Hukum dagang Pasal 496

terbukti karena kesalahan dari si nahkoda maka CV. Usaha Maju Setia akan mengganti kerugian berupa uang dengan didahului pengajuan keringanan claim atas keterlambatan tersebut. hal ini sesuai dengan surat perjanjian pengangkutan yang menjadi dasar dari perjanjian antarasi pengirim dengan pengangkut dalam hal ini CV. Usaha Maju Setia.<sup>96</sup>

Apabila terdapat kekurangan kuantitas dan kualitas barang, tidak adanya penyerahan barang ataupun terdapat kerusakan pada barang yang terjadi selama pelaksanaan pengangkutan, maka ini tanggung jawab dari CV. Usaha Maju Setia. dalam hal kekurangan kualitas dan kuantitas barang yang akan diangkut oleh CV. Usaha Maju Setia sebelum memulai pelaksanaan pengangkutan, maka CV. Usaha Maju Setia memberitahukan kepada si pengirim bahwa kualitas dan kuantitas barang kurang sempurna. Jika si pengirim barang tidak melakukan penambahan kualitas dan kuantitas barang muatan, maka barang tersebut tidak akan diangkut oleh pihak pengangkutan CV. Usaha Maju Setia. Dan apabila pihak pengangkutan tetap membawa barang muatan tersebut tanpa memeriksanya dan terjadi kerusakan atas barang tersebut dan dipertanyakan oleh pihak penerima, maka akan tetap menjadi tanggung jawab pengangkutan, dengan mengganti barang muatan tersebut sesuai dengan jumlah yang telah disepakati, dan didalam surat order pengangkutan sudah dijelaskan agar pengangkut melihat dan memeriksa segel dengan teliti untuk meminimalisir terjadinya kerusakan barang dalam

---

<sup>96</sup> Wawancara dengan Ibu Sri Rahayu.S.Pdi sebagai sekretaris penanganan CV. Usaha Maju 20 juni 2022

proses pengangkutan.<sup>97</sup>

Narasumber juga mengatakan apabila terjadi keterlambatan dan kerusakan barang paket, CV. Usaha Maju Setia juga akan bertanggung jawab penuh, namun harus sesuai dengan prosedur yang ada, antara lain adanya bukti kerusakan dari si penerima barang dan yang membuktikan bahwa terjadinya keterlambatan dan kerusakan barang ini memang bukan merupakan *force majeure* ataupun *overmarct*, dengan penggantian yang relative sama dengan keterlambatan atau kerusakan barang yaitu penggantian barang muatan atau membayar ganti kerugian.<sup>98</sup>

Dengan kata lain CV. Usaha Maju Setia baru akan menindak lanjuti *claim* dari konsumen berdasarkan atas surat muatan atau surat jalan yang dibawa oleh nahkoda atau pengemudi ketika kembali ke perusahaan, artinya bahwa dalam surat jalan itu terdapat keterangan dari penerima dan nahkoda bahwa telah/tidak terjadi keterlambatan atau kerusakan barang paket yang dikirim, dengan adanya tanda tangan dari keduanya dalam surat muatan itu.

Narasumber juga menjelaskan bahwa pihak perusahaan memiliki kendala atau factor penghambat dalam pelaksanaan kegiatan penagngkutan muatan barang melalui kapal laut, Adapun faktornya sebagai berikut: Pertama, Faktor internal. Faktor internal merupakan factor yang terksit dengan operasional, seperti keterlambatan yang disebabkan oleh kendala kendala internal dalam proses pengiriman seperti terjadinya kerusakan kapal

---

<sup>97</sup> *Ibid*

<sup>98</sup> Wawancara dengan Ibu Sri Rahayu.S.Pdi sebagai sekretaris penanganan CV. Usaha Maju 20 juni 2022

pengiriman atau adanya keadaan yang menyebabkan muatan harus dipindahkan ke kapal lainnya dan keadaan lain yang diluar kendali sehingga berdampak pada keterlambatan waktu pengiriman.

## 2. Bentuk-Bentuk Kerugian

Pihak pengangkut berkewajiban mengangkut barang-barang yang diserahkan ke tempat tujuan dan menyerahkannya tepat pada waktunya dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya pada pihak penerima. Ia harus menjaga bahwa keadaan barang-barang itu dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya dari pihak pengirim. Apabila dalam hal ini terdapat kekurangan, barang-barang itu dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya dari pihak pengirim. Apabila dalam hal ini terdapat kekurangan, barang-barang itu terlambat datangnya, tidak ada penyerahan dari barang-barang itu atau terdapat kerusakan dalam barang-barang yang diangkut itu terjadi selama pengangkutannya, maka ia bertanggung jawab terhadap pihak pengirim dan pihak penerima dan harus mengganti semua kerugian yang terjadi atas barang-barang itu. Adapun mengenai jumlah penggantian yang harus dibayarkan oleh pihak pengangkut, ketentuan-ketentuan dalam Pasal-pasal 1246 sampai dengan 1248 KUH Perdata dapat diperlakukan dan penggantian ini hanya meliputi kerugian yang benar-benar diderita dengan kemungkinan ditambahkan keuntungan-keuntungan yang dapat diharapkan semula.

Adapun isi dari Pasal 1246 KUH Perdata, Biaya, rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan pengantiannya, terdirilah pada

umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian-kecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut di bawah ini<sup>99</sup> (Pasal 1246 Kitab Undang-undang Hukum Perdata).

Pasal 1247 KUH Perdata berbunyi:

”Si berutang hanya diwajibkan mengganti biaya, rugi dan bunga yang nyata telah, atau sedianya harus dapat diduganya sewaktu perikatan dilahirkan, kecuali jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan sesuatu tipu daya yang dilakukan olehnya”.

Pasal 1248 menyebutkan:

”Bahkan jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan tipu daya si berutang, penggantian biaya, rugi dan bunga sekedar mengenai kerugian yang dideritanya oleh si berpiutang dan keuntungan yang terhilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tak dipenuhinya perikatan”.

Cacat melekat pada barang-barang dimaksudkan dengan pembawaan (*eigneschap*) dari barang-barang tertentu yang menyebabkan kerusakan benda atau benda ini jadi terbakar di dalam perjalanan, pendeknya pembawaan-pembawaan pada benda-benda sendiri yang menyebabkan benda-benda itu tidak tahan begitu lama dalam pengangkutan yang normal. Lain hal adanya kalau rusak atau cacatnya barang-barang itu adalah akibat dari penempatan tak kurang tepat dalam alat pengangkutan, jadi tidak dilakukan dengan

---

<sup>99</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1246

sekedar keahlian. Kerusakan atau kemunduran nilai benda yang dimaksudkan jika terbukti atas beban pengangkut, yaitu :<sup>100</sup>

- (1) Kesalahan dan/atau kelalaian sendiri pada pengirim/ekspediter.

Misalnya peti-peti berisikan benda-benda pengiriman yang ternyata kurang kokoh; atau peti-peti ternyata kurang rapat dan mudah dapat dimasuki air, dan sebagainya;

- (2) Keadaan memaksa (*overmacht*) (dalam Pasal 91, 92 KUHD Pasal 1245 KUH Perdata).

Menurut Pasal 91 KUHD, pengangkut harus mengganggu segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang setelah diterimanya untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa atau karenakesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter. Dengan cacat ini dimaksudkan sifat pembawaan (*eigenschap*) dari barang itu sendiri, yang menyebabkan rusak atau terbakarnya barang dalam perjalanan<sup>101</sup> (Purwosutjipto, 1995:36). Bentuk-bentuk kerugian yang terdapat di CV. Usaha Maju Setia, yaitu keterlambatan, kehilangan, kerusakan pada barang dan apabila itu terjadi pihak pengangkut, dalam hal ini CV. Usaha Maju Setia akan mengganti dan bertanggung jawab atas barang-barang yang diangkutnya dari tempat penyimpanan barang sampai dengan tempat tujuan. Barang-barang yang diangkut oleh CV. Usaha Maju Setia tidak di masukkan ke dalam asuransi,

<sup>100</sup> Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta 1991)

<sup>101</sup> Purwosutjipto, HMN. "*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*", (Jakarta: Djambatan, 2009). Hal 36

jadi apabila barang-barang CV. Usaha Maju Setia itu terjadi terlambat datangnya barang, kehilangan, musnah, atau terdapat kerusakan pada barang selama pelaksanaan pengangkutan maka CV. Usaha Maju Setia sepenuhnya menanggung segala biaya kerugian yang timbul. Adapun yang membebaskan CV. Usaha Maju Setia dari tanggung jawab ganti rugi yaitu :

- (1) Barang-barang yang dilarang oleh pemerintah untuk diangkut, misalnya senjata tajam, bom, narkotik dan obat-obat terlarang;
- (2) Tidak sempurnanya pengepakan barang dari pihak pengirim;
- (3) Cacat bawaan atau sifat dari barang tersebut; dan
- (4) Barang kiriman yang hilang atau rusak kecuali jika hilang atau rusaknya karena kesalahan dari CV. Usaha Maju Setia.

### **3. Mekanisme Pembayaran Ganti Rugi Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Oleh CV. Usaha Maju Setia**

Dalam kegiatan muatan khususnya melalui kapal laut tidak dapat dihindari dari terjadinya masalah, permasalahan ini merupakan suatu kejadian atau suatu hal yang dimana tidak dapat dihindari jika manusia saling berselisih dan berbeda pendapat satu sama lainnya dalam kehidupan sehari-harinya. Setiap permasalahan yang terjadi selalu menuntut pada penyelesaian atau pemecahan masalahnya perlu dilakukan secara tepat agar tidak terjadi masalah yang berkepanjangan yang berpotensi menimbulkan kerugian bagi kedua belah pihak serta agar kedua belah pihak mendapatkan keadilan yang baik.

Tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut oleh pihak penerima jikalau

pengangkut dalam perselisihan-perselisihan antaranya dengan penerima/pengirim, ialah berdasarkan perjanjian pengangkutan, ternyata tidak melaksanakan perjanjian itu secara wajar dan dalam waktu yang ditetapkan tidak pula berhasil mendiskulpir dirinya, maka sudah barang tentu pihak penerima/pengirim dapat menuntut penggantian kerugian yang diderita, hak menuntut mana terbit dari perjanjian pengangkut tersebut. Siapa mestinya antara penerima/pengirim yang duluan beraksi pertama-tama bertanggung dari dari faktor apakah penerima telah melahirkan kehendaknya untuk menerima barang-barang angkutan, sehingga barang-barang itu harus diserahkan kepadanya<sup>102</sup>

Pada CV. Usaha Maju Setia apabila barang-barang yang diangkut selama melaksanakan pengangkutan terjadi hilang seluruhnya, terlambat ataupun ada kerusakan pada barang paket atau muatan, pihak pengangkut dalam hal ini CV. Usaha Maju Setia akan mengganti kerugian sebanyak Muatan BBM yang diangkut, hal ini sesuai dengan kontrak perjanjian yang telah disepakati. Tetapi sebelumnya ditanya terlebih dahulu kepada pihak penerima, apakah mau diganti dengan barang atau berbentuk uang sesuai dengan harga barang tersebut, biasanya si penerima akan meminta penggantian berbentuk barang sesuai barang yang hilang tersebut. Apabila barang terlambat penyerahan barang, CV. Usaha Maju Setia akan memberitahukan pihak penerima barang bahwasanya terjadi keterlambatan dan CV. Usaha Maju Setia dalam hal ini meminta pengertian kepada

---

<sup>102</sup> Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta 1991) Hal.25

penerima barang dan dalam masalah ini tidak pernah terjadi penuntutan yang dilakukan penerima/pengirim barang terhadap CV. Usaha Maju Setia, tetapi apabila terjadi penuntutan atau permintaan ganti rugi maka CV. Usaha Maju Setia akan mengganti kerugian yang diderita pihak penerima barang. Sama dengan halnya terjadi kehilangan barang, dalam hal terjadi kerusakan barang pun pengangkut mengganti kerugian. CV. Usaha Maju Setia menanyakan kepada si penerima barang, penggantian ganti ruginya berbentuk apa. Kerusakan barang diketahui pihak penerima ketika barang sampai di alamat penerima dan barang itu langsung diperiksa dihadapan nahkoda. Apabila terjadi kerusakan, nahkoda akan membawa kembali ke tempat pengambilan muatan, memberitahukan pada perusahaan bahwasanya barang tersebut rusak sebagian atau keseluruhan, selanjutnya barang tersebut diganti dan dibawa kembali ke alamat penerima dengan ongkos angkutan ditanggung oleh pihak pengangkut dalam hal ini CV. Usaha Maju Setia.<sup>103</sup>

Pasal 94 KUHD mendorong kepada pihak penerima, untuk secepatnya membuka *perpackingan* (pembungkus) memeriksa dengan teliti barang-barang yang diangkut atau diterimanya khususnya untuk barang yang berharga atau bernilai oleh karena pemeriksaan secara *ecpretie* (pemeriksaan tenaga ahli) sangat mahal dan dipergunakan secara efisien dalam mempergunakan tenaga ahli. Tujuan pemeriksaan (*expretie*) ialah untuk menetapkan besarnya kerugian diderita penerima akibat rusak dan hilangnya barang diterimanya sedangkan ongkos angkutan telah dibayar lunas.

---

<sup>103</sup> Wawancara dengan Ibu Sri Rahayu.S.Pdi sebagai sekretaris penanganan CV. Usaha Maju 20 juni 2022

Pemeriksaan *expretie* dianggap tidak perlu lagi :<sup>104</sup>

- (1) nilai barang yang diangkut lebih kecil sehingga tidakseimbang dengan biaya pemeriksaan (*expretie*).
- (2) *expretie* juga dapat diminta lebih dari waktu 2 x 24 jammanakala barang tersebut datangnya dari *schedule* yang ditetapkan dan melebihi batas perkiraan menurut undang- undang maupun kebiasaan seharusnya.

*Expretie* itu mungkin akan menghasilkan pembuktian tentang kerugian, yaitu mengenai jenis dan besarnya sebagai terderita menurut kenyataan-kenyataan dan mungkin akan merupakan persangkaan kenyataan tentang timbulnya kerugian itu selama perjalanan pengangkutan. Dalam hal *expretie* di dalam tenggang 2 x 24 jam termaksud atau kemudian sama sekali tidak digunakan oleh penerima, tetapi penerima masih dapat membuktikan kerugian itu dengan surat-surat.<sup>105</sup>

#### **4. Pengecualian Tanggung Jawab Atas Tuntutan Ganti Rugi**

##### **Pengangkutan Laut Kapal Kayu Kargo Oleh CV. Usaha Maju Setia**

Kejadian atau musibah pengangkutan merupakan peristiwa yang tidak dapat diketahui sebelumnya oleh penumpang, pengirim barang, atau oleh

---

<sup>104</sup> Sigit Sapto Nugroho, dkk, "*Hukum Pengangkutan Indonesia*", (Solo: Navida, 2019)

<sup>105</sup> Abdulkadir Muhammad, "*Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*", (Yogyakarta: Genta Press, 2007)

pengangkut, mungkin musibah itu dapat diperkirakan akan terjadi. Jika pengangkut sudah diperiksa oleh ahlinya dan ternyata layak digunakan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang, sedangkan yang mengendalikan alat pengangkut dengan profesional dan kehati-hatian yang tinggi, kemudian terjadi kecelakaan, hal ini dapat dikatakan musibah objektif, yang disebut *objective force majeure*. Artinya, siapapun pengemudi profesional yang mengendalikan alat pengangkut tersebut tidak mungkin dapat mencegah terjadinya musibah. Dengan kata lain, musibah terjadi bukan karena kelalaian manusia. Dengan kata lain, musibah terjadi bukan karena kelalaian manusia (*human error*), melainkan karena kehendak pihak lain yang bukan pengemudi, dan bukan pula pengangkut, melainkan kehendak Yang Maha Kuasa, misalnya karena angin puting beliung, hujan badai, atau petir yang menyambar.

Dalam kehidupan manusia normal, tidak seorang pun yang menghendaki terjadi musibah pengangkutan karena peristiwa itu jelas merugikan, baik bagi pengirim barang, maupun pengangkut, bahkan mungkin pihak lain yang tidak ada kaitannya dengan pengangkutan. Bentuk kerugian dapat berupa kehilangan, kerusakan, kehancuran barang milik penumpang atau pengirim barang. Alasan yang dipakai oleh pengangkut untuk menolak tuntutan pengirim atau ekspediter ialah "keadaan memaksa"

(*overmacht, force majeure*).<sup>106</sup>

Di dalam KUHD juga mengatur tentang hal ini, yaitu:

1) Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan dan lainnya setelah barang, itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena sesuatucacat pada barang-barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter (pasal 91 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

2) Pengangkut atau juragan perahu tak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal ini disebabkan karena keadaan yang memaksa (pasal 92 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Dalam membuktikan adanya keadaan memaksa dapat ditempuh dua jalan, yaitu :

a) apakah benar-benar sama sekali tidak ada kesalahan atau kelalaian pada pengangkut-debitur. Jalan atau cara ini disebut cara yang "objektif". Cara ini adalah sangat berat bagi pengangkut-debitur.

b) apakah dalam keadaan konkrit, pengangkut-debitur telah berusaha sejauh mungkin untuk mencegah datangnya kerugian,

---

<sup>106</sup> Lestari Ningrum, "*Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*", (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004)

meskipun usaha itu tidak berhasil. Dalam hal ini pembentuk undang-undang condong pada cara yang kedua, yakni keadaan memaksa yang subjektif, karena dalam Pasal 468 ayat (2) dan Pasal 522 ayat (2) KUHD, istilah "overmacht" tidak ada. Dalam kedua pasal tersebut istilah "overmacht" diganti dengan "toeval, dat hij redelijkerwijze niet heeft kunnen voorkomen of afwenden" (suatu malapetaka, yang sepatutnya dia tidak dapat mencegah atau menghindari).



## BAB IV PENUTUP

### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan laut kapal kayu kargo oleh CV. Usaha Maju Setia kadang tidak sesuai dengan prosedur dan persyaratan yang telah disepakati dengan pihak pengirim. Pasti saja ada hambatan dalam pelaksanaan pengangkutan sehingga pelaksanaan pengangkutan menjadi bermasalah dan tidak sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati. Contohnya terjadinya keterlambatan dikarenakan oleh keadaan yang memaksa, dalam hal ini terjadinya pasang surut air laut, dan ataupun karena kelalaian pihak pengangkutan selama proses pengangkutan. Contohnya yaitu kerusakan pada mesin kapal secara tiba-tiba. Pelaksanaan pengangkutan muatan melalui laut diawali dengan tahap pemuatan barang muatan, dilanjut dengan pelaksanaan pengangkutan, sampai dengan tahap pembongkaran muatan ditempat tujuan yang telah diperjanjikan.
2. Kerugian yang timbul selama proses pengiriman muatan di CV. Usaha Maju Setia apabila terjadi keterlambatan, maka perusahaan pengangkut akan mengganti dan bertanggung jawab atas barang muatan yang diangkutnya dari tempat pemuatan barang muatan sampai dengan tempat tujuan. Kerugian tersebut akan diganti apabila terbukti karena kelalaian dari pihak pengangkut selama proses pengangkutan muatan oleh perusahaan pengangkut CV. Usaha

Maju Setia. Tanggung jawab pengangkut akan di kecualikan dari tuntutan apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan yang terjadi sehingga menimbulkan kerugian bagi penerima bukan dikarenakan kesalahan penyelenggaraan pengangkutan, tetapi karena akibat peristiwa alam yang disebut dengan *force majeure*. Adapun bentuk dari pertanggung jawaban oleh perusahaan pengangkutan CV.Usaha Maju Setia apabila terjadi permasalahan antara kedua belah pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut yaitu berupa uang yang disepakati atas kepentingan bisnis para pihak yang terlibat dalam perjanjian yang dilalui dengan cara Negoisasi atau biasa kita sebut Musyawarah. Apabila dengan negosiasi tidak tercapainya kesepakatan Bersama, maka permasalahan tersebut dapat di selesaikan melalui jalur hukum sesuai dengan Hukum Positif di Indonesia.

#### **B. Saran**

1. Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan diharapkan kepada pihak pengangkut agar lebih berkomunikasi kepada pihak pengirim dan penerima mengenai hal-hal diluar kendali yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pengangkutan dan mencari solusinya agar kedua pihak dapat menghindari terjadinya hal-hal yang dapat merugikan kedua belah pihak.
2. CV.Usaha Maju Setia sebagai pihak penyelenggara pengangkutan harus memahami benar akan tanggung jawabnya mengenai kerugian yang mungkin timbul bagi pengirim barang akibat dari kesalahan/kelalaian dari pihak pengangkut. Apabila ada tuntutan ganti rugi dari pengirim, maka pihak

pengangkut wajib bertanggung jawab menjelaskan masalah dan mengganti kerugian sesuai dengan ketentuan dan kesepakatan para pihak yang tersebut.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abdulkadir Muhammad, "*Hukum Pengangkutan Niaga*", cetakan II, Penerbit Aditya Bhakti, Bandung, 2013
- Abdulkadir Muhammad, "*Hukum Pengangkutan Niaga*", Penerbit Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1998.
- Abdulkadir Muhammad, "*Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*", Penerbit Genta Press, Yogyakarta, 2007
- Bambang Sunggono, "*Metodologi Penelitian Hukum*", PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2005
- H.Rustian Kamaluddin, "*Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*". (t.t :Ghalia Indonesia)
- Husaini Usman. "*Metodologi Penelitian Social*". Edisi Kedua. Bumi Aksara, Jakarta. 2009.
- Iskandar. "*Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial (Kuantitatif dan Kualitatif)*". Gaung Persada Press, Jakarta. 2008.
- Khairandy, Ridwan, 2006, Pengantar Hukum Dagang, Yogyakarta, Penerbit FH UII Press.
- Khairunnisa. "Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum" (Medan, 2012)
- Kholid Narbuko dan Abu Ahmadi, "*Metodologi Penelitian*", Jakarta: Bumi Aksara, 2005.

- Lawalatta, “*Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut*” Kumpulan Aspek-Aspek Problem Maritim Niaga, Aksara Baru, Jakarta, 2011.
- Lestari Ningrum, “*Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*”, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.
- Masri Singarimbun, *Metode Penelitian Survei*, LP3es, 2012
- Muchtarudin siregar, “*Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*”, Lembaga Penerbit Fakultas Kkonomi Universitas Indonesia, Jakarta, Hal 5, 1978.
- Purba, Hasim, “*Hukum Pengangkutan Di Laut*”, Medan, Penerbit Bunga Bangsa Press, 2005.
- Purwosutjipto, HMN., “*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*”, Jakarta, Penerbit Djambatan, hal 5, 2003.
- Purwosutjipto, HMN. “*Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*”, (Jakarta: Djambatan, 2009).
- Riduwan. “*Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*”, Alfabeta, Bandung. 2009.
- Saefullah Wiradripraja. E, “*Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Pengangkutan Internasional dan Nasional*”, Yogyakarta, Liberty, 2009
- Shidrata, *Hukum Perlindungan Konsumen* PT.Grasindo, Jakarta , 2012
- Sigit Sapto Nugroho, S.H., M.Hum. & Hilman Syahrial Haq, S.H., LLM , “*Hukum Pengangkutan Indonesia*”, penerbit navida, solo 2019
- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta, 1995.

Sugeng Istanto, "*Hukum Internasional cetakan ke-2*", Yogyakarta; universitas atma jaya yogyakarta, 2014.

Sution usman adji,dkk, "*Hukum Pengangkutan di Indonesia*", PT rineka cipta, jakarta, 1991.

Zaeni, A. "*Hukum Bisnis*" Raja Grafindo, Jakarta 2008

## **B. Peraturan Perundang-undangan**

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 18 tahun 2008 Tentang Pelayaran

## **C. SKRIPSI**

Aulia Panji Wihapsoro. "*Tanggung Jawab Pengangkut Atas Keterlambatan dan/Atau Kerusakan Dalam Pengiriman Paket Barang Melalui Jalur Darat*", Skripsi, Universitas Negeri Semarang, Semarang, 2010.

Suryani. "*Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. JPT. Indriani Makassar*", Skripsi, UIN Alauddin Makassar, 2012

#### D. JURNAL

Anak Agung Ngurah Bagus Baskara, “*Tanggung Jawab J&T Exspress Apabila Terjadi Kerusakan Dalam Pengangkutan Barang*”, Jurnal, Universitas Udayana, Bali, 2020.

Anang Indriyanto, “*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pelaksanaan Angkutan Barang Melalui Darat Dakota Cargo Kudus*”, Jurnal, Universitas Islam Indonesia, 2017

Joiner Parlindungan Simamora, “*Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Laut Terhadap Pengangkutan Barang Kargo*”, Jurnal, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2018

Selvi Harvia Santri, S.H., M.H. “*Tanggung Jawab Hukum Pihak Ketiga Dalam Asuransi Kendaraan Bermotor*”, Jurnal Ilmu Hukum Universitas Islam Riau, Pekanbaru 2016.

Selvi Harvia Santri & Rahdiansyah, *Perlindungan Hukum Pemegang Polis Asuransi Jiwa Terhadap Penetapan Klausula Baku*, UIR Law Review, Vol. 4, No. 1, 2020.

Sendy Anantyo, Herman Susetyo, Budiharto. “*Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan*”, Jurnal Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2012

#### E. Website:

<https://kbbi.web.id/tinjau>. Diakses 01 Juli 2022

<https://www.bing.com/search?q=tinjauan+umum>. Diakses 30 Juni 2022