

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA PERJANJIAN  
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT  
(PT. Salam Pasifik Indonesia Lines)**



**Disusun Oleh :**

**NUGROHO PRINGGO SRIANTO**  
**030111134U**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2006**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA PERJANJIAN  
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT  
(PT. Salam Pasifik Indonesia Lines)**

**SKRIPSI**

**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN MEMENUHI  
SYARAT-SYARAT GUNA MEMPEROLEH  
GELAR SARJANA HUKUM**

**Dosen Pembimbing**



**Samzari Boentoro, S.H  
NIP. 131/350/728**

**Penyusun**



**Nugroho Pringgo Sianto  
NIM. 030111134U**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2006**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan dihadapan Panitia Penguji  
Pada hari Jum'at, tanggal 14 Juli 2006**

**Panitia Penguji Skripsi :**

**Ketua : Dra. Hj. SoendariKabat, SH, M.Hum**

**Anggota : 1. H. Samzari Boentoro, SH**

**2. Agung Sudjatmiko, SH, M.Hum**

**3. Zahry Vandawati Chumaida, SH, M.Hum.**



Three handwritten signatures in black ink are positioned to the right of the committee members' names. Each signature is written over a horizontal line that serves as a signature line. The signatures are stylized and cursive.

**MOTTO**

SEMUA MANUSIA BERADA DALAM KEADAAN  
MERUGI APABILA DIA TIDAK MENGISI WAKTUNYA  
DENGAN PERBUATAN-PERBUATAN BAIK

## Kata Pengantar

Puji Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala, atas limpahan rahmat, taufiq dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "*Tanggung Jawab Pengangkut Pada Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines*".

Penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian persyaratan dalam mencapai gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum UNIVERSITAS AIRLANGGA Surabaya. Selain itu penulis juga ingin mengetahui tindakan-tindakan apa saja yang dilakukan PT. Salam Pasifik Indonesia Lines dalam mempertanggungjawabkan keadaan barang selama proses pengangkutan.

Menyadari, bahwa dalam penulisan skripsi ini juga tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, karenanya pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan kepada yang terhormat :

1. Bapak H. Machsoen Ali, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum UNIVERSITAS AIRLANGGA Surabaya.
2. Pihak PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, yang telah memberi data dan informasi yang dibutuhkan sehubungan dengan penulisan skripsi ini.
3. Bapak H. Samzari Buntoro, S.H., M.H. sebagai Dosen Pembimbing dan sekaligus Dosen Penguji, yang telah banyak meluangkan waktu serta dengan penuh kesabaran memberikan petunjuk yang sangat berarti bagi penulis.

4. Dosen Penguji Skripsi Ibu Hj. Soendari Kabat, S.H. selaku Dosen Ketua Penguji Skripsi, Bapak Sugeng Sudjatmiko, S.H, M.H selaku Dosen Penguji Skripsi, yang telah meluangkan waktu dan memberikan berbagai masukan demi kesempurnaan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen Pengajar Fakultas Hukum dan Staf UNIVERSITAS AIRLANGGA Surabaya, yang telah memberikan bekal ilmu dan wawasan selama penulis mengikuti kuliah.
6. Keluarga Besar Tercinta, yang telah memberikan dorongan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
7. Teman-temanku, Limas Café, UNAIR F.C dan Geng Darmo telah banyak memberikan bantuan moril maupun materiil kepada penulis, selama menempuh kuliah di Fakultas Hukum Airlangga Surabaya.

Akhirnya menyadari akan keterbatasan kemampuan dan kelemahan, tidak dipungkiri penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna, karena kesempurnaan bukan milik manusia, tetapi usaha yang menjadi kewajiban semata. Oleh karena itu saran dan kritik yang positif senantiasa diharapkan demi perbaikan skripsi ini.

Semoga segala hal yang disajikan dalam skripsi ini ada guna dan manfaatnya bagi para pembaca, khususnya almamater UNIVERSITAS AIRLANGGA Surabaya.

Surabaya, 27 Juli 2006

Penulis

Nugroho Pringgo Srianto

## DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul.....	i
Lembar Persetujuan.....	ii
Lembar Pengesahan.....	iii
Motto.....	iv
Kata Pengantar.....	v
Daftar Isi.....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1. Latar belakang Masalah dan Rumusannya .....	1
1.2. Penjelasan Judul .....	5
1.3. Alasan Pemilihan Judul .....	7
1.4. Tujuan Penelitian .....	8
1.5. Metode Penulisan .....	8
1.6. Pertanggung Jawaban Sistematis.....	10
<b>BAB II PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG</b>	
<b>MELALUI LAUT</b> :.....	12
2.1. Perjanjiaan Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	12
2.2. Dokumen Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut .....	19
2.3. Hak Dan Kewajiban Para Pihak .....	20

**BAB III TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT APABILA**

**TERJADI KERUGIAN..... 24**

3.1. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut

Pada PT. Salam Pasifik Indonesia Lines (SPIL)..... 24

3.2. Terjadinya Kerugian Atas Barang Selama Pengangkutan

Oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines (SPIL).....29

3.4. Klaim atau Ganti Rugi Oleh

PT. Salam Pasifik Indonesia Lines (SPIL)..... 34

**BAB IV PENUTUP : ..... 39**

1. Kesimpulan .....39

2. Saran .....40

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah

Kemajuan pembangunan ekonomi internasional berdampak pada semakin kompleksnya perdagangan, baik perdagangan di dalam negeri maupun perdagangan dalam skala global untuk meningkatkan mutu dari perdagangan ini harus terdapat unsur-unsur yang mendukung kelancaran perdagangan. Salah satu unsur tersebut adalah sektor perhubungan. Dalam sektor perhubungan ini tentunya berkaitan dengan pengangkutan, yang mempunyai arti penting bagi kelancaran baik sektor-sektor lainnya, seperti sektor pertanian, perindustrian, perdagangan maupun dalam hubungan pergaulan manusia.

Seiring dengan perkembangan dunia perdagangan dan kemajuan teknologi, khususnya dalam sektor perhubungan, menimbulkan keinginan pihak yang berkompetisi di dunia perdagangan untuk bergerak cepat dari satu tempat ke tempat yang lain atau dari daerah ke daerah lain, bahkan dari satu negara ke negara lain. Keberadaan dari alat-alat pengangkutan dan pihak-pihak yang berkecimpung didalamnya, memiliki peranan yang sangat penting, terutama untuk memungkinkan sampainya barang-barang produksi dari pihak produsen kepada pihak konsumen tepat pada waktunya dan juga dalam keadaan utuh serta lengkap. Sehingga dapat dimanfaatkan oleh konsumen semaksimal mungkin. Selain itu juga dapat bermanfaat bagi konsumen. Alat pengangkutan yang berjalan baik, lancar, dan teratur juga diperlukan oleh para produsen sebab semakin cepat barang

produksi sampai di tangan konsumen semakin cepat pula ia mendapatkan suatu keuntungan tertentu yang diharapkan.<sup>1</sup>

Seperti yang diketahui, bahwa negara Indonesia merupakan negara kepulauan, dan dapat dikatakan Indonesia mempunyai letak wilayah yang sangat strategis dalam jalur lalu lintas perdagangan dunia, maka pengangkutan melalui jalur laut kiranya lebih menguntungkan atau lebih menghemat biaya pengiriman barang perdagangan, dibandingkan dengan pengangkutan darat ataupun melalui udara. Berdasarkan apa yang telah dijelaskan di atas, negara Indonesia memiliki potensi untuk meningkatkan pembangunan nasional dalam sektor perdagangan.

Akan tetapi dalam prakteknya, masih sering kita jumpai permasalahan-permasalahan di dalam lalu lintas perdagangan Indonesia, seperti permasalahan yang dihadapi para pengirim barang atau *eksportir*. Salah satu permasalahan yang dimaksud adalah adanya kondisi dimana para pengirim barang masih sering kali mengalami kesulitan dalam menyelenggarakan ekspor barang ke luar pulau.

Eksportir dalam menyelenggarakan barang yang siap untuk diekspor haruslah mengadakan perjanjian pengangkutan terlebih dahulu dengan salah satu perusahaan angkutan sesuai dengan kebutuhannya, karena pengiriman suatu barang yang siap diekspor memerlukan beberapa macam alat angkut sebelum barang tersebut sampai tujuan. Dahulu proses pengiriman barang masih sering digunakan dengan cara tradisional, yaitu dibutuhkan perjanjian pengangkutan yang berbeda untuk masing-masing jenis alat angkut yang digunakan. Beda halnya dengan perjanjian pengangkutan saat ini, para pengirim barang hanya membuat satu

---

<sup>1</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3, Djambatan, Jakarta, 1984. Hal. 1

perjanjian pengangkutan dengan pengusaha angkutan untuk mengirimkan barangnya.

Dari uraian diatas, nampak bagaimana kerumitan proses pengangkutan barang dari tempat produsen untuk sampai ke konsumen, sehingga dari proses pengangkutan tersebut tentunya akan berakibat resiko kerugian atau pembengkakan biaya yang harus dikeluarkan pihak eksportir semakin besar. Namun demikian diketemukannya sistem peti kemas dalam dunia pengangkutan barang serta perkembangan bidang transportasi, resiko yang mungkin diderita oleh pengirim barang akan dapat ditekan seminimal mungkin.

Oleh karena rumitnya proses pengangkutan barang, maka dalam melaksanakan pengiriman barang, eksportir sering kali tidak mengerjakan sendiri seluruh tugas yang menjadi kewajibannya, sebagian dari tugas itu biasanya diserahkan pada badan usaha lain. Salah satu diantaranya adalah usaha jasa transportasi oleh perusahaan pengangkutan laut.

Perusahaan pengangkutan laut merupakan perusahaan yang sangat kompleks dan dinamis. Selain itu perusahaan ini merupakan perusahaan yang kegiatannya tidak hanya mengikuti derapnya kecanggihan teknologi di dalam dunia usaha angkutan tetapi juga peningkatan volume dan kualitas jasa angkutan pada pasaran muatan yang menuntut pelayanan terpadu.

Dengan kemampuan dan keahliannya perusahaan pengangkutan laut dapat mengorganisasi pelaksanaan pengangkutan lewat laut. Dengan demikian perusahaan pengangkutan laut telah memberikan jasa tersendiri dalam pertukaran (pengiriman atau penerimaan) barang-barang baik dalam ruang lingkup nasional maupun internasional.

Di dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut ini, terjadi karena adanya perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim barang. Dengan demikian perjanjian pengangkutan merupakan suatu kesepakatan yang terjadi akibat adanya satu pihak yang mengikat diri dengan pihak lain untuk melaksanakan proses pengangkutan barang. Sehingga para pihak yang terikat dalam perjanjian tersebut tentunya dibebani kewajiban, tetapi juga mempunyai hak-hak atas pemenuhan kewajibannya.

Pemerintah sudah berupaya untuk menangani permasalahan pengangkutan yang masih sering timbul berkaitan dengan adanya perjanjian pengangkutan. Adapun upaya Pemerintah yang dapat kita lihat seperti dikeluarkannya Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut dengan UU Pelayaran),

Perlu diketahui bahwa dalam prakteknya, masih sering timbul permasalahan-permasalahan akibat adanya perjanjian tersebut, seperti halnya kerusakan atau kehilangan barang yang diangkut saat sampai di tempat tujuan. Oleh sebab itu diperlukan upaya penyelesaian yang tidak dapat dipandang sebelah mata, agar tidak merugikan pihak satu dengan pihak yang lain.

Berdasarkan beberapa uraian latar belakang masalah diatas, maka issue hukum yang dapat dibahas dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Bagaimana proses pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines.
2. Bagaimana upaya penyelesaian tanggung jawab pengangkut apabila terjadi kerugian pada barang oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines.

## 2. Penjelasan Judul

Untuk mencakup semua permasalahan di dalam satu bentuk penulisan yang utuh, maka judul dari skripsi ini adalah **Tanggung Jawab Pengangkut Pada Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines**. Agar lebih mudah dimengerti isi dari pokok pembahasan penulisan skripsi ini, perlu kiranya penulis memberikan penjelasan judul sebagai berikut :

*Tanggung Jawab Pengangkut* adalah suatu akibat hukum yang terjadi dikarenakan adanya suatu perbuatan nyata yang berupa pemindahan barang dan atau orang atau jasa dari satu tempat ketempat lain.<sup>2</sup>

Dalam hal ini pengertian *Perjanjian* adalah suatu perjanjian di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.<sup>3</sup>

Ketentuan pasal 466 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut dengan KUHD), menjelaskan bahwa:

“Pengangkutan dalam arti menurut title ini adalah orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu maupun penggunaan, Penyediaan kapal menurut perjalanan ataupun karena perjanjian lainnya mengikatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan barang-barang seluruhnya atau sebagian menyeberang laut”.

Sedangkan definisi *Perjanjian Pengangkutan* menurut Prof. Subekti, SH adalah sebagai berikut :

“Suatu perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang

---

<sup>2</sup> Sukardono, *Hukum Dagang*, Rajawali, Jakarta, 1981, cet. II, Hal. 14

<sup>3</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, 1990, cet. XII, Hal. 1.

dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain akan menyanggupi membayar ongkosnya".<sup>4</sup>

Benda atau barang dalam pengertian luas adalah segala sesuatu yang dapat dihaki oleh orang, sedangkan dalam pengertian sempit adalah barang yang dapat terlihat saja. Benda dapat di bagi-bagi, pembagian benda menurut Undang-undang ada empat macam :<sup>5</sup>

- ◆ Benda atau barang yang dapat diganti (contoh : uang) dan benda yang tidak dapat diganti (contoh : seekor kuda).
- ◆ Benda atau barang yang dapat diperdagangkan (praktis tiap barang yang diperdagangkan) dan yang tidak dapat diperdagangkan (contoh : jalan-jalan dan lapangan umum).
- ◆ Benda atau barang yang dapat dibagi (contoh : beras) dan yang tidak dapat dibagi (contoh : seekor kuda).
- ◆ Benda atau barang yang bergerak (contoh : perabot rumah) dan yang tak bergerak (contoh : tanah).

Pada penulisan ini penulis tidak menjelaskan tentang penggolongan pembagian-pembagian benda, pengertian penggolongan pembagian-pembagian benda. Penulis hanya menjadikan benda sebagai "obyek" penulisanya saja.

Sedangkan PT. Salam Pasifik Indonesia Lines ini menunjukkan bahwa obyek pengamatan penulisan skripsi ini dilakukan di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines.

---

<sup>4</sup> Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta, 1985, Hal. 221.

<sup>5</sup> Ibid. Hal. 61.

Melihat penjelasan diatas maka maksud dari penulisan skripsi ini adalah untuk mempelajari, menyelidiki dan menjelaskan secara nyata tentang keadaan sebenarnya dalam praktek perjanjian pengangkutan barang, baik mengenai proses pelaksanaan perjanjian pengangkutannya, dan pembahasan apabila terjadi kerusakan pada barang selama pengangkutan, serta upaya untuk menyelesaikan tanggung jawab pengangkut pada perjanjian pengangkutan barang.

Jadi dengan demikian jelaslah kalau penulisan skripsi ini akan menunjukkan keadaan yang sebenarnya tentang tanggung jawab pengangkut pada perjanjian pengangkutan barang melalui laut di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines.

### **3. Alasan Pemilihan Judul**

Ada dua alasan yang mendasari saya untuk memilih judul dalam penulisan skripsi ini, yaitu :

- a. Seiring dengan perkembangan dan kemajuan teknologi, serta kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan dan letakkan sangat strategis maka pengangkutan barang melalui laut jauh lebih menguntungkan dibandingkan dengan pengangkutan melalui darat / udara. Hal ini dikarenakan biaya pengangkutan barang melalui laut jauh lebih murah dibandingkan dengan pengangkutan melalui darat / udara. Dengan demikian diperlukan jasa dari pihak swasta untuk mengangkut atau mengirimkan barang melalui laut.
- b. PT. Salam Pasifik Indonesia Lines merupakan salah satu perusahaan pelayaran terbesar di Indonesia dan sudah banyak dikenal oleh

masyarakat dan berlokasi di Surabaya, sehingga memudahkan saya dalam melakukan pengamatan, penelitian dalam penulisan ini.

#### **4. Tujuan Penulisan**

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu persyaratan yang wajib dipenuhi oleh setiap mahasiswa dalam melengkapi tugas-tugas akademik dan juga persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.

Selain itu tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui proses pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut pada PT. Salam Pasifik Indonesia Lines
- b. Sebagai bahan pertimbangan dan pedoman dalam sengketa wanprestasi yang timbul dari perjanjian pengangkutan barang melalui laut.
- c. Untuk memberikan informasi dan sumbang pemikiran bagi masyarakat pada umumnya dan bagi mahasiswa pada khususnya dalam menambah wawasan mengenai sengketa wanprestasi perjanjian pengangkutan barang melalui laut.

#### **5. Metode Penulisan**

Sesuai dengan judul yang penulis sajikan dalam materi yang akan dibahas, maka penulis menggunakan beberapa metode akan lebih mudah dalam memperoleh data yang diperlukan, antara lain yaitu :

##### **a. Pendekatan masalah**

Untuk memperoleh hasil yang maksimal dalam penulisan skripsi ini maka penulis menggunakan pendekatan masalah dengan cara *Statute Approach* yaitu

suatu pendekatan permasalahan berdasarkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan *Conceptual Approach* yaitu suatu pendekatan masalah berdasarkan pendapat para sarjana yang berkaitan dengan permasalahan, selain itu juga berdasarkan pada data yang diperoleh selama penelitian di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines guna mendukung data kepustakaan.

#### **b. Sumber bahan hukum**

Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini dapat dibagi menjadi dua, antara lain :

##### **1. Bahan Hukum Primer**

Merupakan bahan hukum yang memiliki sifat mengikat dan menitikberatkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku antara lain, Kitab Undang-undang Hukum Perdata (BW), Kitab Undang-undang Hukum Dagang, UU Pelayaran, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri serta didukung dengan perjanjian tertulis yang berkaitan dengan pembahasan permasalahan dalam penulisan skripsi ini.

##### **2. Bahan Hukum Sekunder**

Merupakan bahan hukum yang akan menjelaskan maksud dari bahan hukum primer, yang berasal dari buku-buku literatur, hasil karya ilmiah para sarjana, makalah, catatan perkuliahan dan hasil wawancara yang dilakukan dengan pihak yang bersangkutan.

#### **c. Cara Memperoleh Bahan Hukum**

Cara memperoleh bahan hukum dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- Mengidentifikasi peraturan perundang-undangan dan perjanjian tertulis dan melakukan studi kepustakaan seperti membaca buku-buku literatur, hasil karya ilmiah para sarjana, makalah dan catatan perkuliahan yang berkaitan dengan materi pembahasan.
- Melakukan wawancara dengan pimpinan dan karyawan yang bersangkutan (PT. Salam Pasifik Indonesia Lines).

Pengumpulan bahan hukum yang telah diperoleh secara sistematis, untuk langkah selanjutnya dilakukan klasifikasi berdasarkan kategori-kategori tertentu dan disusun kembali sesuai dengan obyek yang diteliti.

#### **d. Analisa Bahan Hukum**

Bahan hukum yang diperoleh baik bahan hukum primer dan sekunder tersebut kemudian dianalisa kualitatif dan diproses secara manual kemudian logika yang digunakan adalah *Logika Deduktif*, yaitu suatu penalaran atau cara berfikir yang bertolak dari hal-hal yang umum kemudian ditarik hal-hal yang bersifat khusus, serta dibahas secara diskriptif analitis.

#### **6. Pertanggungjawaban Sistematika**

Untuk mempermudah dalam memperoleh suatu pengertian secara jelas dan menyeluruh dari apa yang dimaksud dan tujuan penelitian serta penulisan skripsi ini maka skripsi ini disusun dengan sistematika sebagai berikut.

Pada Bab I, berisikan tentang Pendahuluan yang menguraikan latar belakang dan rumusan masalah yang akan dijelaskan dan dibahas dalam bab-bab selanjutnya, dalam bab ini juga diuraikan mengenai penjelasan judul agar mudah dimengerti dan dipahami juga terdapat alasan pemilihan judul, tujuan penulisan

serta metode penulisan yang didalamnya berisi pendekatan masalah, sumber bahan hukum, cara memperoleh bahan hukum serta analisa bahan hukum. Bab ini ditutup dan diakhiri dengan pertanggungjawaban sistematika.

Pada bab II, penulis membicarakan tentang Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, yang diawali dengan penjelasan tentang pembentukan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, kemudian dilanjutkan dengan penjelasan dengan dokumen perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Bab ini diakhiri dengan penjelasan hak dan kewajiban dari para pihak.

Selanjutnya pada Bab III, penulis akan membicarakan tentang Upaya Penyelesaian Tanggung Jawab Pengangkut Apabila Terjadi Kerugian Pada PT. Salam Pasifik Indonesia Lines. Bab ini akan diawali dengan penjelasan tentang pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, kemudian dilanjutkan dengan penjelasan tentang terjadinya wanprestasi dalam pengangkutan barang melalui laut. Bab ini diakhiri dengan penjelasan tentang upaya penyelesaian sengketa wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut PT. Salam Pasifik Indonesia Lines.

Akhirnya pada Bab IV ini, merupakan bab penutup yang merupakan kesimpulan pada bab –bab yang terdahulu yang telah diuraikan dan dikemukakan, kemudian timbul saran-saran yang seharusnya dipergunakan oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan barang.

## BAB II

### PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

#### MELALUI LAUT

##### 1. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut

Perikatan merupakan suatu hubungan hukum mengenai kekayaan harta benda antara dua orang dimana salah satu orang tersebut akan memberikan hak untuk menuntut barang sesuatu dari orang yang menerima haknya tersebut. Sedangkan orang yang menerima ini diwajibkan untuk memenuhi tuntutan itu.

Suatu perikatan memiliki pengertian yang lebih luas dibandingkan dengan suatu perjanjian, dalam penjelasan ini penulis akan berbicara mengenai suatu perjanjian. Dimana dalam perjanjian ini para pihak harus melakukan dan menjalankan semua yang telah disepakati oleh para pihak itu.

Perjanjian adalah perbuatan hukum yang terjadi sesuai dengan formalitas-formalitas dari peraturan hukum yang ada, tergantung dari persesuaian pernyataan kehendak dari dua atau lebih orang yang ditujukan untuk timbulnya akibat hukum dari kepentingan salah satu pihak atas beban pihak lain atau demi kepentingan dan atas beban masing-masing pihak secara timbal balik.

Berdasarkan uraian diatas dapat diperjelas lagi bahwa perjanjian merupakan perbuatan hukum, yang mana didalam perjanjian itu sendiri terdapat perbuatan-perbuatan dimana untuk terjadinya atau lenyapnya hukum atau hubungan hukum adalah sebagai akibat yang dikehendaki oleh perbuatan orang atau orang-orang lain

Dalam persesuaian kehendak, kedua belah pihak bertujuan untuk mengantisipasi terjadinya akibat hukum tertentu yang sesuai dengan peraturan hukum yang berlaku. Para pihak harus saling mengetahui kehendak dari masing-masing pihak karena kalau saja ada salah satu pihak tidak mengetahui dari kehendak pihak lain maka perjanjian yang akan mereka buat tidak dapat terjadi.

Tidak semua orang dapat dikatakan cakap dalam membuat suatu perjanjian, orang yang dikategorikan belum cakap tidak dapat membuat suatu perjanjian. Yang tergolong orang belum cakap dalam membuat suatu perjanjian adalah orang yang belum dewasa dan orang-orang yang masih dalam pengampuan.

Dalam pembuatan perjanjian, perjanjian dapat dibuat melalui dua bentuk yaitu:

1. Perjanjian yang dibentuk dengan cara tertulis
2. Perjanjian yang dibentuk dengan cara lisan

Adapun kelemahan dan kelebihan dari dua bentuk perjanjian diatas. Dalam perjanjian yang dibuat dengan cara tertulis dapat dengan mudah dijadikan sebagai alat bukti apabila sampai terjadi persengketaan.

Lain halnya dengan perjanjian yang dibuat dengan cara lisan, perjanjian ini akan sangat sulit dijadikan sebagai alat bukti apabila sampai terjadi persengketaan maka bila terjadi persengketaan dalam perjanjian lisan ini para pihak harus dapat menunjukkan saksi-saksi dan juga iktikad baik para pihak sangat diharapkan dalam perjanjian itu. Selain itu kedua bentuk perjanjian ini memiliki kekuatan yang sama dalam pengertian kesamaan kedudukan untuk dapat dilaksanakan oleh para pihak.

Agar perjanjian dapat dinyatakan sah atau dapat dipertanggung jawabkan apabila terjadi suatu sengketa, dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHAPER) menjelaskan tentang syarat-syarat sahnya suatu perjanjian, penjelasan pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHAPER) adalah

untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Untuk dapat mempermudah seorang dalam memindahkan barang-barangnya, baik barang perdagangan barang produksi ke suatu tempat atau daerah tertentu maka diperlukan suatu pengangkutan. Peran dari pengangkutan itu sangat dalam hal pemindahan barang dari suatu tempat atau daerah ke tempat atau daerah tertentu. Adapun definisi pengangkutan dari para sarjana yang menguatkan penjelasan tersebut.

Definisi pengangkutan oleh para sarjana, adalah:

a). Prof. Soekardono, S.H.

Pengangkutan pada dasarnya berisikan pemindahan tempat, baik mengenai benda-benda (barang) maupun orang-orang (penumpang) karena pemindahan ini mutlak untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.<sup>6</sup>

b). Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H.

---

<sup>6</sup> Sukardono, Op. Cit. Hal. 19

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuat ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang telah ditentukan.<sup>7</sup>

Dengan demikian pokok dari pengangkut adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang dimana kata perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi.

Beberapa aspek pengangkutan menurut Prof. Abdulkadir Muhammad, SH yang dapat diketahui dari definisi pengangkutan adalah:

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan adalah di pelabuhan
2. Alat pengangkut, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digunakan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek(crane).
3. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut undang-undang. Dalam pengertian barang juga termasuk hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.

---

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, Hal 19.

5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai-nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Agar suatu kegiatan pengangkutan dapat berjalan dengan baik, maka diperlukan suatu sarana yang mengaturnya, yaitu hukum pengangkutan. Arti hukum pengangkutan dipandang dari sudut keperdataan adalah keseluruhan peraturan-peraturan, didalam dan diluar kodifikasi yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara mendapatkan pengangkutan. Jadi hukum pengangkutan adalah keseluruhan aturan hukum yang mengatur mengenai pengangkutan.

Pada penulisan ini penulis menitik beratkan pengangkutan pada pengangkutan barang melauai laut. Jadi jasa angkutan yang sangat berperan dalam pengangkutan barang melalui laut adalah jasa angkutan laut atau biasa disebut dengan perusahaan pelayaran.

Pelayaran sebagai salah satu transportasi yang diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkokoh ketahanan nasional. Hal ini dipertegas lagi dalam :

Undang-undang No. 21 tahun 1992 tentang pelayaran, disebutkan

”Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatanya.”

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan perusahaan Angkutan laut, pada bab I pasal 1 huruf a menyatakan bahwa :

“Angkutan laut adalah setiap kegiatan pelayaran dengan menggunakan kapal laut untuk mengangkut penumpang, barang dan hewan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan lain atau antara beberapa pelabuhan”.

Pengangkutan melalui laut ini dapat terjadi apabila telah ada kesepakatan antara para pihak, yaitu pihak yang berkaitan langsung dengan penyelenggaraan pengangkutan laut seperti pengusaha pelayaran dengan awak kapal yang tertuang dalam perjanjian kerja laut maupun kesediaan pengangkut untuk mengangkut barang dan orang atau penumpang menggunakan kapal dengan pengirim barang atau pengguna jasa angkutan laut untuk membayar biaya atas pelayanan tersebut yang tertuang dalam perjanjian pengangkutan. Sehingga dapat dilihat dengan jelas bahwa proses penyelenggaraan perjanjian kerja laut maupun perjanjian pengangkutan mulai berlaku sejak ditentukan dalam perjanjian tersebut atau sejak disetujuinya perjanjian tersebut.

Dalam perjanjian pengangkutan terdapat asas-asas yang mendasarinya.

Asas-asas tersebut antara lain<sup>8</sup>:

1. Asas Konsensual

Untuk mengadakan suatu perjanjian pengangkutan tidak diisaratkan harus tertulis melainkan cukup dengan persetujuan kehendak secara

---

<sup>8</sup> Ibid, Hal. 23.

lisan (konsensus) antara para pihak. Dokumen-dokumen dalam perjanjian pengangkutan tidak bersifat mutlak dan tidak membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah ada karena dokumen tersebut bukan merupakan unsur perjanjian pengangkutan melainkan hanyalah salah satu bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan atau persetujuan antara pihak-pihak yang ada.

## 2. Asas Koordinasi

Asas ini menyatakan kedudukan para pihak yang sejajar dalam perjanjian pengangkutan, sehingga asas subordinasi antara buruh dan majikan tidak berlaku, terbukti dengan keadaan yang ada bahwa pihak pengangkut bukan buruh dari pihak pengirim atau penumpang.

## 3. Asas Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

## 4. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban barang atas biaya pemilikinya.

## 2. Dokumen Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut

Dalam perjanjian pengangkut barang melalui laut diperlukan dokumen-dokumen yang mana kegunaan dari dokumen tersebut adalah sebagai salah satu bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan atau persetujuan antara pihak-pihak yang ada.

Dokumen tersebut tidak memiliki sifat yang mutlak sehingga tidak dapat membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah dibuat karena dokumen tersebut bukan merupakan salah satu unsur yang dapat membatalkan atau memutuskan perjanjian pengangkutan tersebut.

### a. Dokumen Perjanjian Pengangkutan secara umum

Dalam pengiriman barang yang seperti ini, maka pengirim akan menerima:

- a. Resi Muatim (M/R) dan surat muat
- b. Formulir *Bill Of Lading* (B/L) atau konosemen yang diserahkan kepada pengirim adalah yang asli.

Dalam formulir *Bill Of Lading* (B/L) tersebut disebutkan secara lengkap tentang:

- a. Nama pengirim dan penerima barang
- b. Jenis, jumlah, merek atau tanda-tanda dan nomor koli
- c. Isi koli
- d. Harga atau nilai barang
- e. Berat dan ukuran koli
- f. Nama Kapal yang akan mengangkutnya
- g. Pelabuhan tujuan

### **3. Hak Dan Kewajiban Para Pihak**

Pembentukan perjanjian pengangkutan dalam suatu perjanjian pengangkutan antara pihak pengirim dengan pihak pengangkut terjadi sejak adanya kata sepakat atau konsensus antara kedua belah pihak, dengan adanya pembentukan perjanjian pengangkutan tersebut maka dengan sendirinya akan timbul hak dan kewajiban pada masing-masing pihak secara timbal balik.

#### **a. Pelaksanaan Hak Dan Kewajiban Yang Diatur Dalam Undang-undang**

Karena perjanjian merupakan persetujuan antara kedua belah pihak, maka perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Adapun hak dan kewajiban dari pihak pengangkut adalah sebagai berikut:

*Hak dari pihak pengangkut* adalah menerima keuntungan melalui biaya jasa angkutan dari pihak pengirim/eksportir, sedangkan *kewajiban dari pihak pengangkut* adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan tepat waktu dan selamat.

Sedangkan Hak dan Kewajiban dari pihak pengirim/eksportir adalah:

*Hak dari pihak pengirim/eksportir* adalah menerima barang kiriman dengan keadaan baik, selamat, dan tepat pada waktunya, *sedangkan kewajiban dari pihak pengirim/eksportir* adalah membayar biaya jasa angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pihak pengangkut yang jumlahnya telah ditentukan oleh pihak pengangkut.

#### **b. Pelaksanaan Hak Dan Kewajiban Di PT Salam Pasifik Indonesia Lines**

Mengenai pengangkutan ini pihak pengangkut dan pengirim/eksportir memegang peranan yang sangat penting. Maka dari itu pihak-pihak tersebut telah

memiliki hak dan kewajiban didalam perjanjian pengangkutan dan masing-masing dari para pihak harus menyepakatinya.

Lebih terperinci *hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan* sebagai berikut:

- a. Pengangkut wajib menjamin keselamatan barang dari saat diterimanya hingga saat diserahkan.
- b. Pengangkut juga harus mengganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan karena barang dikirim tidak seluruhnya dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan.
- c. Pengangkut bertanggung jawab atas perbuatan mereka yang dipkerjakannya dan atas alat-alat dalam menyelenggarakan pengangkutan itu.
- d. Pengangkut wajib menyerahkan barang dalam keadaan baik dan harus tepat waktu.
- e. Pihak pengirim atau penerima barang wajib membayar upah pengangkutan. Dua-duanya atau salah seorang dari mereka ini harus membayar tergantung dari isi perjanjian.
- f. Memeriksa barang sebelum diserahkan kepada si penerima barang. Pemeriksaan dilakukan oleh orang ahli.
- g. Terkadang ada kalanya pihak penerima terlambat dalam mengambil barang atau tidak mau memberikan jaminan untuk pembayaran pengkutan. Dalam hal ini sesuai dengan KUHD pasal 495, barangnya dapat disimpan didalam gudang-gudang di pelabuhan atas biaya yang bertanggung jawab. Kalau barang-barangnya tidak dapat bertahan lama, maka pihak

pengangkut atau penyimpan barang dapat meminta izin dari hakim pengadilan negeri kota tersebut untuk menjual barang-barang itu dan memperhitungkan biaya pengangkutan dari hasil penjualan barang tersebut. Seperti yang telah dijelaskan didalam KUHD pasal 496.

**c. Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut**

Pertanggung jawaban pihak pengangkut untuk mengganti kerugian telah diatur didalam pasal 468 ayat 2 KUHD, yaitu:

Si pengangkut diwajibkan untuk mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakannya tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.

Apabila terjadi kerusakan barang, maka pihak pengangkut harus mengganti kerugian tersebut, kecuali pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut disebabkan peristiwa yang selayaknya tidak dapat dicegah. Pihak pengangkut juga harus bertanggung jawab sejak barang dibawa atau dimuat sampai barang dibongkar dan diserahkan di dekat kapal.

Mengenai pertanggung jawaban pengangkut juga dapat ditemukan dalam Undang-undang nomor 21 tahun 1992 yaitu dalam pasal 86 ayat 1-4 yang berbunyi :

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa :
  - a. kematian atau luka penumpang yang diangkutnya
  - b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut

- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut
  - d. Kerugian pihak ketiga
2. Jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b,c dan d bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya dari tanggung jawabnya.
  3. Perusahaan angkutan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1)
  4. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1). (2) dan (3) daitur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

### BAB III

## TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT APABILA TERJADI KERUGIAN PADA PT. SALAM PASIFIK INDONESIA LINES

### 1. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya

Sebagai penyelenggara jasa angkutan melalui laut, maka pengangkut akan menerima barang-barang muatan untuk dikirim atau diangkut dari suatu tempat ke tempat tujuan lain.

Agar dapat menyerahkan atau mengirim barang secara tepat waktu maka pelaksanaannya di lapangan harus saling terkoordinasi antara petugas satu dengan petugas lainnya.

Adapun pengiriman barang dengan menggunakan angkutan laut yaitu:

#### a. Pengiriman barang tanpa melalui gudang

Pada pengiriman barang tanpa melalui gudang ini, pihak pengirim barang akan menerima dokumen-dokumen yang berisikan resi muatim (M/R) dan *Bill of Lading* (B/L) yang kemudian dokumen-dokumen tersebut diserahkan kepada agen perusahaan pelayaran bagian muatan keluar. Kemudian formulir *Bill of Lading* (B/L) ditahan untuk menyelesaikan secara intern dokumen-dokumen serta perhitungan uang tambang. Setelah itu Resi Muatim (M/r) dan surat muatan dikembalikan setelah dibubuhi catatan-catatan.<sup>9</sup> Adapun catatan tersebut berbunyi sebagai berikut:

---

<sup>9</sup> Wawancara, Jumiah, Bagian Perlengkapan Dokumen PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, 24 Mei 2006.

“Diserahkan Di samping Kapal ... Tanggal ...”

Agen Bagian Muatan Keluar/Masuk

### Shipping Permit

Jika kapal sudah tiba pada tanggal pemuatan, maka pengirim mengirimkan barang muatannya sampai ke sisi kapal atau di dermaga dimana kapal yang bersangkutan bersandar.

Bila semua telah selesai, petugas menandatangani dokumen tersebut dan barang-barang muatan dapat diangkat terus sampai di atas kapal untuk dimuat. Tapi jika menurut Petugas ternyata dokumen tersebut belum selesai, maka dibubuhi catatan pada semua tembusan-tembusan dari dokumen-dokumen yaitu “tahan di dermaga”, yang dimaksudkan untuk menghindarkan hilangnya atau berkurangnya barang-barang yang ada di kapal tersebut sebelum persoalan atau masalah diselesaikan, baru setelah ada persesuaian, barang muatan dapat diijinkan di muat ke dalam kapal.<sup>10</sup>

Pada waktu pemuatan barang niaga di atas kapal, dibuat Perhitungan Jumlah Muatan (*tally*) untuk mencocokkan jumlah muatan. Pada *tally* tersebut dicatat apabila ada kekurangan jumlah barang atau jika ada kerusakan barang. Catatan yang ada pada *tally* ini dipindahkan pada surat muat dan Resi Mualim (M/R) yang nantinya dipindahkan ke formulir *Bill of Lading* (B/L).

Didalam praktek, B/L mengandung catatan-catatan seperti yang terdapat dalam Resi Mualin kepada perusahaan pelayaran nasional yang bersangkutan

---

<sup>10</sup> Wawancara, Jumiah, Bagian Perlengkapan Dokumen PT. Salah Pasifik Indonesia Lines, 24 Mei 2006.

dengan persyaratan pengirim menandatangani surat jaminan (*letter of idemnity*) yang akan mengakibatkan perusahaan pelayaran lepas dari tanggung jawab.<sup>11</sup>

Dalam praktek jarang perusahaan yang mau menerima surat jaminan walaupun tanggung jawab atas adanya kerusakan atau kekurangan ada pada pengirim sebab surat jaminan (*letter of idemnity*) mempunyai dampak berkurangnya hak-hak dari pihak pengirim.<sup>12</sup>

Keterangan mengenai barang-barang yang tersebut dalam formulir *Bill of Lading* (B/L) harus diberitahukan dengan sesungguhnya oleh pengirim, karena kerugian yang timbul dari kesalahan keterangan yang diberikan menjadi tanggung jawab pengirim yaitu jika barang-barang yang dikirimnya menyebabkan kerusakan pada barang lain yang bukan milik pengirim tersebut. Dalam hal ini maka pengangkut berhak untuk menuntut ganti rugi kepada pengirim.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang, pengangkut berhak untuk menagih biaya-biaya angkutan menurut ukuran, berat atau harga barang tersebut, menimbang kembali koli dan memperhitungkan biaya-biaya pengangkutan sesuai dengan pada waktu barang tersebut diserahkan kepada si penerima barang.<sup>13</sup>

#### **b. Pengiriman barang melalui gudang**

Sebelum barang muatan diterima pengangkut, jika dikirimkan melalui gudang, maka pengirim akan menerima:

- ◆ Resi Gudang
- ◆ Formulir *Bill of Lading* (B/L)

---

<sup>11</sup> wawancara, Edi, Bagian Lapangan PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, 24 Mei 2006

<sup>12</sup> wawancara, Sukiran. Kepala Depo PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, 24 Mei 2006

Dokumen-dokumen tersebut diserahkan kepada agen perusahaan pelayaran bagian muatan keluar. Kemudian formulir *Bill of Lading* (B/L) ditahan. Sedangkan Resi Gudang kemudian dikembalikan kepada pengirim barang tersebut. Catatan yang terdapat dalam Resi Gudang tersebut berbunyi sebagai berikut:

“setuju ditimbun di gudang .... Selambat-lambatnya ....”

Agen Bagian Muatan keluar/Masuk

Shipping Permit

Jika barang-barang dari pengirim telah diterima pengangkut, kemudian barang tersebut ditempatkan di gudang perusahaan swasta yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran yang bersangkutan atau yang ditimbun di gudang laut. Barang-barang tersebut disusun berdasarkan jenis dan sifatnya.

Selama barang-barang disimpan didalam gudang dikenakan biaya sewa gudang, biaya sewa gudang tergantung dari banyaknya barang yang ditimbunnya, lamanya hari penyimpanan dan menurut ukuran beratnya. Apabila barang-barang yang ditimbun dalam gudang memakan ruangan yang lebih banyak maka biaya sewa juga lebih mahal. Jika muatan seluruhnya telah masuk ke gudang laut, kemudian kepala gudang menangani Resi Gudang sebanyak tiga rangkap. Atas permintaan pengirim barang dan pertimbangan kepala gudang, barang-barang tersebut dapat ditimbang dan diukur oleh juru ukur. Helai pertama (asli) dari Resi Gudang tersebut diberikan kepada pengirim sebagai tanda bukti penerimaan barang. Helai kedua diberikan kepada pelayaran dan helai ketiga untuk arsip.

---

<sup>13</sup> wawancara, Sukiran, Kepala Depo PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, 24 Mei 2006

Apabila Resi Gudang yang diterima pengirim dari kepala gudang sudah ditukarkan dengan *Bill of Lading* (B/L) berarti pengirim sudah lepas dari tanggung jawab terhadap barang-barang yang diserahkan ke gudang.

Jika telah tiba waktunya barang akan dikapalkan, maka pengangkut menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk memuat barang-barang ke kapal, kemudian dengan menggunakan daftar muat petugas PBM meminta ruangan kepada mualin (petugas kapal) dengan maksud untuk mendapatkan petunjuk di kapal mana muatan itu tercantum dalam daftar muat dan bagaimana penyusunannya di palka kapal. Selanjutnya mualin memberi instruksi kepada juru muatan kapal dan mencocokkan merek-merek, nomor-nomor, jenis isi muatan dan pelabuhan tujuan yang bersangkutan. Juru muatan kapal dalam memeriksa dan menghitung barang yang dikapalkan itu dengan menggunakan daftar hitungan muatan kapal dan harus ditanda tangani oleh juru muat kapal atau petugas lain yang diberi kepercayaan oleh seorang mualin.

Dalam melaksanakan kegiatannya, PT. Salam Pasifik Indonesia Lines juga menghadapi berbagai hambatan yang dapat menghambat kegiatannya sebagai pelaksana pengangkutan barang-barang ekspor dan import melalui pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Berbagai hambatan tersebut diantaranya adalah adanya pungutan liar yang dilakukan oleh oknum petugas tertentu secara tidak sah dan bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

Pungutan liar tersebut sering dijumpai di terminal pelabuhan, gudang penyimpanan barang, tempat penerimaan barang, sehingga dengan semakin banyak prosedur yang ditempuh maka sering pula terjadipungutan liar tersebut.

Meskipun pungutan liar tersebut relatif sedikit dibandingkan dengan harga barang yang diangkut dan mungkin kerugiannya tidak begitu dirasakan oleh pengirim atau penerima, namun apabila berlangsung secara terus menerus maka akan sangat merugikan bagi kegiatan pengangkutan barang pada umumnya.

Hambatan lain yang dihadapi PT Salam Pasifik Indonesia Lines adalah adanya kecurangan-kecurangan yang dilakukan oleh eksportir yaitu dengan memalsukan berat barang yang diangkut. Hal ini dirasakan sangat memberatkan tugas pengangkut dalam melakukan tugasnya dalam memberikan pelayanan pengangkutan kepada eksportir dengan baik.<sup>14</sup>

Dalam kegiatan pengiriman atau pengangkutan barang, biaya angkutannya bergantung pada negara atau daerah tujuan barang untuk dikirimkan serta berat kiriman.

## **2. Terjadinya Kerugian Atas Barang Selama Pengangkutan oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya.**

Baik kapal maupun muatan di lautan dapat mengalami bermacam-macam malapetaka. Betapa hebatnya kekuasaan Tuhan, kapal yang bagaimanapun besar dan kokohnya manakala di tengah-tengah samudera raya kapal itu bagaikan sehelai daun dalam permukaan air sungai yang mengalir, dan dengan mudahnya diombang-ambingkan oleh ombak di lautan. Maka dari itu tidak menutup kemungkinan terjadinya suatu peristiwa yang dapat menimbulkan wanprestasi di dalam perjanjian pengangkutan.

---

<sup>14</sup> wawancara, Albert, bagian Administrasi PT. Salam pasifik Indonesia Lines, 25 Mei 2006.

Dilihat dari pihak-pihak yang akan menggunakan jasa angkutan, perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini termasuk dalam perjanjian untuk melakukan pekerjaan yang tergolong dalam perjanjian untuk melakukan jasa-jasa tertentu.

Seperti yang dijelaskan bahwa perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini dinamakan perjanjian timbal-balik yang artinya hak dan kewajiban ada pada kedua belah pihak, maksudnya perjanjian yang masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban yang harus dilakukannya. Apabila pihak pengangkut dan pihak pengirim tidak melakukan apa yang telah diperjanjikan maka dikatakan wanprestasi.

Suatu perjanjian merupakan perbuatan kedua belah pihak, dimana tiap-tiap pihak yang berjanji untuk memenuhi prestasi kepada pihak lainnya yang harus memperoleh pula pemenuhan prestasi yang telah dijanjikan oleh pihak lainnya itu. Prestasi harus berwujud dan mempunyai nilai, jika tidak demikian maka tidak ada perjanjian.<sup>15</sup>

Dalam perjanjian tersebut mungkin ada saja kesalahan dan penyimpangan dan surat perjanjian tersebut yang dinamakan wanprestasi. Suatu perjanjian merupakan suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain untuk melaksanakan sesuatu hal, dalam pelaksanaan itu sendiri harus ada prestasi yang diperjanjikan sebelumnya. Dalam melakukan prestasi para pihak tidak boleh lalai atau ingkar janji, seseorang dapat dikatakan lalai apabila dalam perjanjian yang bertujuan untuk melakukan suatu perbuatan, orang tersebut melakukan perbuatan yang melanggar maka orang itu melanggar perjanjian. Dalam melakukan suatu

---

<sup>15</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1990, Hal. 94.

perjanjian maka debitur (pihak pengangkut) wajib melakukan suatu penemuan prestasinya, apabila tidak memenuhinya maka ia dianggap melakukan wanprestasi yang artinya bahwa debitur tidak memenuhi kewajiban yang telah disepakati dalam perjanjian.<sup>16</sup>

Wanprestasi itu sendiri dapat berupa:

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukan
2. Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikannya (tidak sesuai)
3. Melakukan apa yang dijanjikannya tapi terlambat
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

Perbuatan wanprestasi yang pernah dilakukan oleh perusahaan pengangkutan barang melalui laut di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya adalah:<sup>17</sup>

1. pengajuan klaim akibat kerusakan mobil yang dikirim ke Jakarta setelah sampai tujuan.
2. Kehilangan barang kiriman akibat petugas tidak teliti pada saat bongkar muat barang. Seringkali pada jumlah barang mengalami penyusutan.
3. Keterlambatan kapal yang disebabkan oleh:
  - ◆ Baling-baling kapal yang tiba-tiba rusak,

---

<sup>16</sup> ibid, Hal 78

<sup>17</sup> Wawancara, Albert, Bagian Administrasi PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, 25 Mei 2006

- ◆ Kemacetan bongkar muat barang yang mengakibatkan pelabuhan penuh dan kapal harus antri untuk bersandar/berlabuh di dermaga ketika sampai pelabuhan tujuan. Hal ini juga dapat mengakibatkan bongkar muat barang dalam kapal terlambat. Mengingat bongkar muat barang membutuhkan waktu yang cukup lama, untuk hal-hal seperti ini sangat merugikan pihak pengirim barang.
4. Kerusakan pengaturan suhu kapal ketika PT. Salam Pasifik Indonesia Lines mengirimkan buah-buahan dan sayur-sayuran yang semula masih segar dan baik, tapi setelah sampai pada tujuan ternyata buah-buahan dan sayur-sayuran tersebut membusuk. Setelah pihak perusahaan PT. Salam Pasifik Indonesia Lines memeriksa dan meneliti keadaan kapal ternyata menemukan kerusakan pada pengaturan suhu di kapal tersebut. Dengan keadaan seperti itu jelas sangat-sangat merugikan pihak pengirim.

Untuk kasus-kasus di atas maka pihak dari PT Salam Pasifik Indonesia Lines wajib untuk menyelesaikan dan mengganti kerugian sesuai dengan kesepakatan perjanjian yang telah disepakati.

Dalam suatu perjanjian apapun tentunya tidak ada pihak yang ingin dirugikan, masing-masing ingin memperoleh keuntungan yang seimbang antara satu dengan yang lainnya.

Kemungkinan-kemungkinan itu sangat sering terjadi di dalam pengangkutan. Dalam hal tersebut di atas bisa saja dikarenakan adanya kejadian yang menurut kepantasan tidak dapat dicegah atau dihindarkan oleh pengangkut

(*overmacht atau forcemajeure*), misalnya didalam pelayaran terjadi malapetaka yang berupa ombak besar disertai angin ribut, badai dan bencana alam lainnya yang dapat mengakibatkan pelayaran kapal tertunda sehingga barang sampai tidak tepat pada waktunya dan juga menyebabkan barang-barang yang ada dalam kapal tergeser sehingga menjadikan barang itu rusak/lecet.

Pihak pengangkut juga harus dapat membuktikan bahwa malapetaka itu benar-benar terjadi di luar dugaannya, sehingga dalam kejadian semacam ini pihak pengangkut tidak mengganti kerugian jika keterlambatan dan kerusakan barang-barang disebabkan oleh *forcemajeure/overmacht*.

Dalam perjanjian pengangkutan kesalahan dan kelalaian pengirim barang dapat juga terjadi, biasanya terletak pada pembungkus barang. Dalam hal pembungkus sering dilihat kurang sempurna jadi mudah dimasuki air sehingga merusak barang maupun pembungkusnya sendiri, jika pihak pengangkut mengetahui kelalaian dan kesalahan ini harus memperingatkan ataupun menolak atau paling sedikit mencatat dalam surat angkutan bahwa pembungkusnya kurang sempurna, sehingga kelak dikemudian hari bila terjadi klaim barang, sebagai bukti pengangkut untuk menolaknya.

Untuk dua sebab dan akibat timbulnya wanprestasi ini kita condong dengan cara melihat dari sudut keadaan konkret yang menjalankan segala ikhtiar pencegahan dan reaksi dari pihak pengirim maupun pihak pengangkut barang dalam menuntut klaim.

### 3. Klaim atau Ganti Rugi oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya

Jika terjadi kerusakan atau kehilangan barang yang menjadi tanggung jawab PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, maka dalam hal ini pihak pengirim atau penerima dapat mengajukan klaim pada PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya yang mengirim barang tersebut. Dalam surat muatan ditentukan cara-cara mengajukan klaim sebagai berikut:

- a. Klaim harus diajukan dalam bentuk tertulis (surat)
- b. Klaim diajukan paling lambat 30 hari sejak diterimanya barang angkutan tersebut.
- c. Klaim dikirim ke kantor PT Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya.

Dalam hal pengirim menggunakan jasa pengangkut maka bila terjadi kerugian, pengirim dapat mengklaim pihak pengangkut dan selanjutnya pihak PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya akan mencari dimana kerusakan dan kehilangan itu terjadi dengan melakukan pelacakan atas dokumen-dokumen yang berisi rincian dan melihat perkasus dimana terjadinya kerugian tersebut.

Dalam hal terjadi kerusakan atau kekurangan maka pihak PT. Salam Pasifik Indonesia Lines akan memberikan bukti kerusakan (*surfey report*) atau bukti kekurangan penerimaan bila muatannya dalam keadaan rusak atau kurang pada waktu penyerahannya.

Permintaan bukti kerusakan harus diadakan bersama (*joint survey*) dengan menyebut jumlah peti atau koli yang rusak dan jenis kerusakannya. Surfeyorlah yang menentukan besarnya kerusakan, kekurangan barang muatan kapal selama dalam pengangkutan, setelah itu surfeyor akan mengeluarkan surfey report yang

isinya menerangkan mengenai keadaan dari barang muatan. Surfey report merupakan salah satu dokumen yang penting dalam menentukan ganti kerugian.

Jika PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya setelah diadakan pemeriksaan dan penelitian terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian sehingga merugikan pemilik barang, maka ganti rugi untuk suatu klaim atas kerugian muatan dihitung sesuai dengan daftar barang (commercial invoice) yang harus disampaikan oleh pengirim yang mengajukan klaim. Jumlah ganti rugi perpeti atau perkoli tidak ditentukan dalam formulir *Bill of Lading* (B/L).

Jika PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya harus membayar ganti rugi atas kerugian atau kerusakan pada barang-barang maka ganti rugi itu dihitung dengan mengambil referensi dari nilai barang-barang yang bersangkutan di tempat dan waktu barang-barang itu diserahkan kepada pihak penerima sesuai dengan isi kontrak. Nilai barang-barang itu ditentukan sesuai dengan harga tukar yang bersangkutan atau sesuai dengan harga pasaran yang berlaku atau harga lazim dari barang-barang yang sejenis atau sama mutunya.

Dalam pemberian ganti kerugian tersebut, maka pihak PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya akan membayar sesuai dengan jumlah yang menjadi kesepakatan yang telah dicapai dengan pihak yang merasa dirugikan, sehingga tidak ada batas-batas tertentu seperti maksimal pemberian ganti kerugian. Kesepakatan para pihak menjadi dasar dalam pemberian ganti kerugian.

Ganti kerugian tersebut akan diserahkan oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya setelah terdapat bukti-bukti yang dapat berupa foto yang menunjukkan bahwa barang-barang yang dikirim mengalami kerusakan.

PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya akan menyerahkan ganti kerugian tersebut pada pihak yang merasa dirugikan, yaitu pihak pengirim atau pihak penerima. Untuk itu PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya perlu melakukan penelitian terhadap siap yang berhak menerima kerugian.

Jika seandainya barang yang rusak dapat diperbaiki sendiri oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya, maka akan diperbaiki tanpa memberikan ganti kerugian, namun jika tidak dapat memperbaikinya maka PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya akan memberikan ganti kerugian sebesar ongkos atau biaya perbaikan barang yang rusak itu. Namun demikian pihak PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya harus tetap memberitahukan kepada pihak asuransi jika terjadi klaim.

Sebagai contoh tanggung jawab pengangkut yang pernah terjadi dalam perusahaan PT. Salam Pasifik Indonesia Lines pada tahun 1999 adalah pengajuan klaim oleh pengirim yaitu seorang eksportir mebel yang diajukan secara tertulis melalui faks. Klaim diajukan karena kerusakan atas barang yang dikirimkan ke Belanda pada saat pengangkutannya.

Pada saat dikirimkan barang dalam keadaan utuh, namun saat diterima di tempat tujuan barang tersebut mengalami sedikit kerusakan dan agak kotor. Pengajuan klaim ini diteliti dan diperiksa kembali oleh pihak PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya. Setelah diperiksa kembali dan ternyata klaim yang diajukan sesuai dengan waktu atau tidak lampau waktunya dan kerusakan pada barang-barang angkutan benar-benar terjadi karena pihak yang mengajukan klaim menyertakan bukti kerusakan berupa foto, maka pihak PT. Salam Pasifik

Indonesia Lines akan memberikan ganti kerugian atas kerusakan yang terjadi, dalam hal ini PT. Salam Pasifik Indonesia Lines memberikan ganti kerugian sebesar USD 250,00 dan pembayaran ganti kerugian tersebut dilakukan melalui bank. Klaim tersebut di atas diterima sebab diajukan setelah barang diterima oleh pihak penerima dan tidak melebihi batas waktu pengajuan klaim yaitu tidak lebih dari 30 hari sejak barang diterima, selain itu juga telah dilakukan pemeriksaan oleh pihak pengangkut terhadap barang angkutan yang mengalami kerusakan. Klaim yang diajukan tidak dapat diterima jika diajukan melewati batas waktu dan apabila kerusakan yang terjadi atas barang angkutan ternyata tidak disebabkan oleh pengangkut.<sup>18</sup>

Jadi apa yang telah dilakukan oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines telah sesuai dengan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, yaitu di dalam pasal 86 ayat 1 huruf b yang berbunyi:

“Perusahaan angkutan laut di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa: musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.”

Selain itu apa yang telah dilakukan PT. Salam Pasifik Indonesia Lines juga telah sesuai dengan apa yang diatur dalam pasal 468 ayat 2 KUHD, yaitu:

“Si pengangkut diwajibkan untuk mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak diberikannya barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.”

---

<sup>18</sup> Wawancara, Yuni Amelia, Kepala Personalia PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya, tanggal 02 Juni 2006.

Serta sesuai juga dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM/10/1988 yang berbunyi:

“Perusahaan jasa pengurusan transportasi bertanggung jawab atas hal yang telah diperjanjikan dengan berbagai pihak dan wajib menyelesaikan segala tuntutan yang sah.”

Dan pelaksanaan pertanggungjawaban PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya sesuai dengan pasal 1236 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berbunyi:

“Pengangkut wajib mengganti rugi atas biaya dan rugi bunga yang layak harus diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatasnya untuk menyelamatkan barang-barang angkutan.”

PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya dalam kedudukannya selaku perusahaan pengangkutan yang melakukan pengangkutan barang ekspor dan import sudah barang tentu mempunyai perjanjian sebelum melaksanakan kegiatan usahanya. Sehubungan dengan hal tersebut maka PT. Salam Pasifik Indonesia Lines adalah pengangkut yang tidak dapat lepas dari berbagai kesalahan terhadap kerugian yang diderita oleh pengirim barang atau pihak-pihak yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Maka dari itu pihak pengangkut diwajibkan untuk mengganti kerugian sesuai dengan kesepakatan perjanjian.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Sebagaimana yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka pada bab ini penulis akan menyampaikan atau memberi kesimpulan mengenai:

1. Proses pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang.
  - Dalam proses pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines dimulai dengan pembentukan perjanjian pengangkutan barang antara pihak pengangkut dan pihak pengguna jasa angkutan. Terbentuknya perjanjian pengangkutan barang ini sejak adanya kata sepakat antara kedua pihak. Pengguna jasa menyerahkan barang kepada pengangkut ditempat tertentu sesuai dengan perjanjian, dan pengangkut akan menyerahkan barang di tempat tertentu pula sesuai dengan perjanjian.
  - Dokumen pengangkutan digunakan sebagai bukti bahwa telah terjadi perjanjian pengangkutan barang
  - Hak dan kewajiban wajib dipenuhi oleh masing-masing pihak yang bersangkutan.
2. Upaya penyelesaian tanggung jawab pengangkut apabila terjadi kerugian pada barang oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines(SPIL).
  - Si pengirim dapat meminta ganti rugi dan menuntut pertanggung jawaban pada PT. Salam Pasifik Indonesia Lines sesuai dengan ketentuan

perusahaan. Apabila si pengirim masih belum merasa puas dengan ganti rugi dan pertanggung jawaban tersebut maka pengirim dapat menuntut perusahaan pelayaran tersebut kepada pengadilan negeri daerah setempat.

- Batas pertanggung jawaban PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, hanya memberikan tanggung jawab atas kerusakan barang angkutan yang menyebabkan kerugian bagi pihak pengirim atau pihak penerima barang, tetapi jika kerusakan barang angkutan tersebut bukan dikarenakan atau akibat kesalahan dari pihak pengirim/penerima barang maka pihak perusahaan pelayaran tersebut akan lepas dari tanggung jawab.
- Tuntutan ganti rugi dapat diajukan oleh pihak yang dirugikan secara tertulis dengan disertai bukti-bukti yang berupa foto-foto dari kerusakan barang tersebut.
- Klaim yang akan diajukan pada perusahaan pelayaran tersebut, harus sampai ke pihak pelayaran selambat-lambatnya 30 hari setelah penerimaan barang angkutan tersebut.

Pada perusahaan pelayaran PT. Salam Pasifik Indonesia Lines ini, penyelesaian sengketa lebih sering dilakukan dengan cara memberi ganti rugi.

## **B. SARAN**

Sebaiknya dalam pemberian ganti rugi oleh PT. Salam Pasifik Indonesia Lines, proses pelaksanaannya harus lebih efisien dan tidak terlalu rumit sehingga dapat membuat para pengguna jasa merasa lebih percaya dan praktis apabila akan menggunakan jasa angkutan tersebut, maka dengan sendirinya akan mengakibatkan perkembangan dalam sektor pelayaran Indonesia berkembang.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-buku :

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994
- , *Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1990.
- Mertokusumo Sudikno, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 1985.
- Patrik Purwahid, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, Cet. I, Nander Maju, Bandung, 1994.
- Purwosujipto H.M.N., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3, Djambatan, Jakarta, 1984.
- Subekti R. dan R. Tjiptosudibjo., *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1999.
- , *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2001.
- Subekti R, *Hukum Perjanjian*, Cet. XX, Intermasa, Jakarta, 2004.
- , *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta, 1985.
- Sukardono, *Hukum Dagang*, Cet. II, Rajawali, Jakarta, 1981.
- , *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Dian Rakyat, Jakarta, 1993.
- Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.

**Peraturan Perundang-undangan:**

Undang-undang No. 21 Tahun 1992, Tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan Dan  
Pengusahaan Angkatan Laut.