

**PELAKSANAAN PERJANJIAN
BONGKAR MUAT ANTARA PT. SAMUDERA INDONESIA
(GROUP PT. TIRANG JAYA SAMUDERA) DENGAN PT. PELINDO
DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

S K R I P S I

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Sarjana (SI) pada Fakultas Hukum
Universitas Islam Sultan Agung
Semarang



Disusun oleh :

Nama : RINI SETYAWATI ABADI

NIM : 03.96.4366

NIRM : 96.6.101.01000.50107

**UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
FAKULTAS HUKUM
SEMARANG
2001**

HALAMAN PENGESAHAN

**PERJANJIAN BONGKAR MUAT ANTARA PT. SAMUDERA INDONESIA
(GROUP PT. TIRANG JAYA SAMUDERA) DENGAN PT. PELINDO
di PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**



Oleh

N a m a : RINI SETYAWATI ABADI

N I M : 03.96.4366

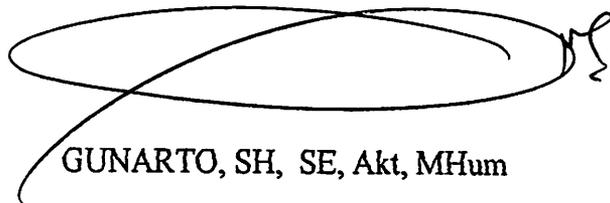
N I R M : 96.6.101.01000.50107

UNISSULA

جامعة سلطان أبو جعفر الإسلامية

Disetujui dan disyahkan oleh :

Dekan Fakultas Hukum



GUNARTO, SH, SE, Akt, MHum

Dosen Pembimbing



ARYANI WITASARI, SH.

Skripsi ini telah diuji dihadapan
Tim Penguji Fakultas Hukum
Universitas Islam Sultan Agung Semarang

Hari : Sabtu

Tanggal : 1 September 2001



Anggota

(Indah Setyowati, SH)

Anggota

(Aryani Witasari, SH)

HALAMAN MOTTO

"Hidup ini adalah suatu perjuangan dan memang tidak mudah, karena perjuangan itu sendiri tidak ada artinya kalau tanpa suatu pengorbanan." Dan
"Hari esok harus lebih baik dari hari ini".



Skripsi ini kupersembahkan untuk :

1. Ibu dan Bapak tercinta
2. Suamiku, Anakku tersayang.
3. Serta adik-adikku tersayang; Roni dan Rina
4. Almamaterku

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya. Sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul : "Perjanjian Bongkar Muat Antara PT. Samudera Indonesia (Group PT. Tirang Jaya Samudera) dengan PT. Pelindo di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang".

Adapun penulisan skripsi ini adalah merupakan tugas akhir dari masa perkuliahan, yang merupakan kewajiban bagi mahasiswa untuk menyelesaikannya. Sebagai syarat formal untuk pemenuhan guna memperoleh derajat dalam bidang Ilmu Hukum Jurusan Perdata pada Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Tak lepas dari rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat terwujud, adalah juga atas bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya terutama kepada :

1. Bapak Gunarto, SH, SE Akt, Mhum, Selaku Dekan
Fakultas Hukum

2. Ibu Aryani Witasari, SH, selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak memberikan nasehat, pengarahan dan bimbingan hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini.
3. Bapak Pimpinan Perusahaan PT. Samudera Indonesia (Group, PT. TIRANGJAYA SAMUDERA) beserta seluruh staff yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberikan data-data, petunjuk maupun pengarahan yang bermanfaat bagi penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
4. Segenap Staff Dosen/Asisten Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, yang telah membekali penulis dengan ilmu-ilmu yang telah melandasi dalam pembuatan skripsi ini dan staf TU Fakultas Hukum.
5. Bapak, Ibu, Suami tercinta yang telah memberikan restu, dengan segala pengorbanannya dan penuh pengertian selalu memberikan dorongan semangat, serta sarana hingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Segenap handai taulan yang telah ikut membantu, sehingga terwujudnya skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dengan selesainya skripsi ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa hasil penulisan ini masih jauh dari

sempurna, tetapi penulis telah berusaha agar penulisan skripsi ini dapat terwujud dengan baik dan dapat memberikan sumbangan yang berguna bagi perkembangan Ilmu Hukum.

Kemudian dari pada itu penulis membuka, serta mengharapkan adanya kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempatan skripsi ini.

Akhir kata demi tersusunnya skripsi ini terkandung harapan semoga apa yang dapat berguna bagi pembaca dan kita semua.

Semarang,

2001

Penyusun

RINI SETYAWATI ABADI



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Metode Penelitian	6
E. Terminologi	8
F. Sistematika Penulisan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS	
2.1 Pengertian Perjanjian	12
2.1.1 Jenis-jenis perjanjian	14
2.1.2 Syarat-syarat Perjanjian	17
2.2 Pengertian Perjanjian Pengangkutan	22
2.2.1 Pengertian Pengangkutan	25
2.2.2 Dasar Hukum Pengangkutan	28

2.2.3 Hak dan Kewajiban Pengangkut	32
2.3. Bongkar Muat Barang Secara Umum	35
2.3.1 Pengertian Bongkar Muat Barang	35
2.3.2 Prosedur Bongkar Muat Barang	37
2.3.3 Tarif Jasa Bongkar Muat	39
2.3.4 Macam atau Jenis Kegiatan Bongkar Muat	43
2.3.5 Dokumen Bongkar Muat	46

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum PT. TIRANGJAYA SAMUDERA (SAMUDERA INDONESIA GROUP)

Sejarah Berdirinya

- A. Perjanjian khusus mengenai pelaksanaan bongkar muat barang antara perusahaan bongkar muat dengan pengangkut. Pelaksanaan perjanjian bongkar muat tersebut dibuat 55
- B. Hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian pada pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan ?
Dan sistem tanggung jawab perusahaan bongkar muat itu sendiri 55
- C. Hambatan-hambatan yang terjadi di dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan dan solusi penyelesaiannya 63

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang bersifat timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang atau pengirim barang. Pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan

dengan aman dan utuh. Sedangkan penumpang atau pengirim barang mengikakan untuk membayar ongkos pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan biasanya diwujudkan dalam surat angkutan yang merupakan pula satu bukti adanya perjanjian pengangkutan. Surat angkutan yang dibuat, mengikat pengangkut dan penumpang atau pengirim barang seperti Undang-undang. Hal ini didasarkan pada pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan :

"Semua persetujuan yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya."¹⁾

Timbulnya kerugian akibat tidak terselenggaranya pengangkutan dengan aman dan utuh adalah menjadi tanggung jawab pengangkut. Hal ini didasarkan pada pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang menyatakan :

"Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai dari saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut"²⁾

Pengangkutan dalam hal ini bertanggung jawab atas barang yang akan dikirim, semenjak pengangkut menerima barang tersebut dari pengirim barang (*shipper*). Tanggungjawab pengangkut atas barang tersebut akan berakhir pada saat barang telah diserahkan oleh pengangkut kepada pengirim barang. Ini berarti :

1) R. Soetjo Prawirohamidjojo dan Marthalena Pohan, Hukum Perikatan, Cetakan Kedua, Bina Ilmu, 1984, halaman 181.

2) R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Ceatakan Keduabelas, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, halaman 134

“Pengangkut wajib melakukan segala ikhtiar agar barang-barang yang diangkut harus lengkap dan utuh, tidak rusak atau berkurang sampai diserahkan di tempat tujuan kepada yang berhak menerimanya”.³⁾

Berdasar hal di atas, maka pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum dagang mengandung pengertian bahwa :

“Pengangkut masih dibebani untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat atas barang yang diangkutnya. Dengan perkataan lain, pelayaran harus melengkapi dirinya dengan stevedoring, pergudangan dan ekspedisi”.⁴⁾

Berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 1985 tanggal 4 April 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, serta peraturan lain dibawahnya, pada pokoknya telah diadakan pengurangan tanggungjawab pengangkut, khususnya mengenai kegiatan bongkar muat barang (cargohandeling). Menurut Butir VI Inpres Nomor 4 tahun 1985, untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi cargoding, stevedoring, reveiving atau delivery diambil langkah-langakh sebagai berikut :

1. Kegiatan-kegiatan bongkar muat barang dilakuakn oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut.
2. Dalam masa satu tahun setelah berlakunya Inpres ini bongkar muat barang tidak dilakukan lagi oleh perusahaan pelayaran.

3) R. Soekardono, *Hukum dagang Indonesia*, Jilid Kedua, Rajawali, Jakarta, 1986, halaman 27

4) Herman a. Carel Lawalata, *Kososemen dan Forwarding Agency*, Cetakan Kesatu, Aksara Baru, Jakarta, 1983, halaman 77

Oleh karena tidak ada satu pasalpun di dalam Undang-Undang yang membahas tentang masalah perusahaan bongkar muat sebagai pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan, maka setelah berlakunya Inpres Nomor 4 tahun 1985 tersebut, kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dilakukan oleh perusahaan yang disebut perusahaan bongkar muat (PBM) dan bukan oleh pengangkut (perusahaan pelayaran). Pengurangan tanggungjawab pengangkut terhadap kegiatan bongkar muat barang adalah dimaksudkan agar terjamin keamanan dan keutuhan barang yang diangkut serta tercapainya kelancaran arus barang di pelabuhan.

Sedangkan pengertian tentang perusahaan bongkar muat adalah : "perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal. Jadi perusahaan bongkar muat ini, adalah sebagai pemberi jasa untuk membongkar atau memuat barang dari kapal".⁵⁾

Pembahasan mengenai perusahaan bongkar muat ini hanya akan penulis tinjau dalam kaitannya sebagai pelaksana dari kegiatan bongkar muat di pelabuhan, yaitu : "tempat berlabuh dan tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan".⁶⁾

5) Lihat, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 88/AL.305/Phb-1985
6) Wiwoho Soejono, Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Pelabuhan, Cetakan Kesatu, Liberty

Berdasarkan hal di atas, pelaksanaan perjanjian bongkar muat antara PT. Tirang Jaya Samudera dengan PT. Pelindo di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal di atas, maka timbul beberapa permasalahan yang dapat penulis rumuskan sebagai berikut :

- a) kegiatan bongkar muat tidak lagi dilakukan oleh pengangkut. Apakah diperlukan lagi adanya suatu perjanjian khusus mengenai pelaksanaan bongkar muat barang antara perusahaan bongkar muat dengan pengangkut. Dan bagaimana perjanjian pelaksanaan bongkar muat tersebut dibuat ?
- b) Apa saja yang dapat menimbulkan kerugian pada pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan ? Bagaimana sistem tanggung jawab perusahaan bongkar muat itu sendiri ?
- c) Hambatan-hambatan apa saja yang terjadi di dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan dan bagaimana pula solusi penyelesaiannya ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan daripada study ini adalah :

- a. Untuk memperoleh data masukan tentang perusahaan bongkar muat barang pada pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan.
- b. Untuk mengetahui hal ! apa saja yang dapat menimbulkan kerugian pada pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan dan untuk mengetahui pula bagaimana sistem tanggungjawab perusahaan bongkar muat itu sendiri.
- c. Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam pelaksanaan perjanjian dalam pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan dan mengetahui jalan keluarnya.

D. Metode Penelitian

- a. Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian Deskriptif, yaitu menuturkan dan menafsirkan data, misalkan : tentang situasi yang dialami, satu hubungan, kegiatan, pandangan tentang satu proses yang sedang berlangsung di lapangan.

Pelayaran dan Divisi Usaha Terminal III Cabang Tanjung Emas Semarang.

Adapun prosedur pengumpulan datanya di dapat dari :

- a. Wawancara dengan Kepala Cabang dari PT. Pelayaran Tirang Jaya Samudera.
- b. Mengobservasi tentang prosedur pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan.
- c. Daftar pertanyaan, yaitu dengan mengajukan daftar pertanyaan kepada responden.

c. Metode Analisa Data

Metode pengolahan data yang dipergunakan adalah dengan jalan mengumpulkan data yang diperoleh kemudian dianalisa secara :

Analisis Kualitatif, yaitu dengan cara mengolah dan menganalisa data-data yang berkaitan dengan obyek penelitian, dengan bantuan kepustakaan.

E. Terminologi

Di sini akan diuraikan mengenai istilah-istilah yang penulis anggap penting dan perlu untuk diketahui :

1. Perjanjian : Dalam pasal 1313 KUHPerdara, suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.
2. Pengangkutan : Dalam pasal 466 KUHD, Barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter-menurut-waktu atau carter-menurut-perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.
3. Barang : Dalam KUHD buku II Bab VA tidak memberikan rumusnya, hanya disebutkan dengan barang jasa.
4. Kapal Laut : Dalam pasal 310 KUHD, semua kapal yang digunakan untuk pelayaran di laut atau dipergunakan untuk itu.
5. Pengangkut : Adalah pengusaha pengangkutan yang memiliki dan menjalankan perusahaan pengangkutan, perusahaan pengangkutan laut disebut perusahaan pelayaran niaga. (A. Kadir Muhammad).

6. Pengirim : Adalah pemilik barang atau penjual (exportir), atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang. (A. Kadir Muhammad).

F. Sistematika Penulisan

Sistematika adalah urutan-urutan yang tertentu dari unsur-unsur yang merupakan suatu kesatuan, sehingga dengan adanya sistematis tersebut akan jelas tergambar apa yang merupakan garis besar dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan. Jadi dalam hal ini sistematika berarti urutan-urutan yang tertentu dari pada unsur-unsur yang merupakan suatu kesatuan dari tulisan ini, dengan maksud untuk memberikan gambaran secara keseluruhan mengenai isinya.

Dalam penulisan ini penulis membagi seluruh isi tulisan dalam IV (empat) bab, di mana masing-masing mencakup masalah-masalah sebagai berikut :

BAB I : tentang pendahuluan yang berisi latar belakang permasalahan yang dimaksud sebagai bahan informasi sementara yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas, juga dikemukakan rumusan masalah, tujuan penelitian, metode penelitian serta sistematika pembahasan.

- BAB II : dalam bab ini dibahas mengenai tinjauan pustaka pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan dan tanggung jawab bongkar muat. Bab ini merupakan perkembangan dari permasalahan pokok yang kedua, yaitu yang berkaitan dengan pengertian dasar dari pelaksanaan bongkar muat barang, karena akibat adanya perjanjian pelaksanaan bongkar muat barang tersebut adalah timbulnya tanggung jawab pada perusahaan bongkar muat.
- BAB III : berisi pembahasan hasil penelitian dan permasalahan dan gambaran umum PT. Tirang Jaya Samudera (Samudera Indonesia Group) serta gambaran sejarah berdirinya.
- BAB IV : merupakan bab penutup dari skripsi ini yang berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan berisi inti dari pembahasan permasalahan pokok yang diuraikan dalam bab-bab uraian. Sedangkan saran merupakan pendapat yang menurut penulis patut dipertimbangkan untuk masa yang akan datang, terutama yang sangat berkaitan dengan masalah yang dibahas.

BAB II

Tinjauan Pustaka Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Tanjung Emas

2.1 Pengertian Perjanjian

Suatu perjanjian merupakan suatu peristiwa di mana seorang berjanji untuk melaksanakan sesuatu.

Hukum perjanjian merupakan petunjuk bagi orang atau sekelompok orang yang bersepakat membuat perjanjian kerjasama dan pelaksanaannya. Perjanjian tidaklah terlepas dari hukum hubungan, yang telah diatur dalam buku III KUHPerdara. Dengan adanya petunjuk tersebut dalam suatu perjanjian yang dibuat dan akan dilaksanakan tidak akan menyimpang dari isi perjanjian yang telah disepakati bersama dan masing-masing pihak mengetahui hak dan kewajibannya.

Pada azas buku III KUH Perdata menganut azas kebebasan berkontrak ini dapat disimpulkan dari pasal 1338 ayat I KUH Perdata berbunyi :

"Semua perjanjian yang secara sah berlaku sebagai undang – undang bagi mereka yang membuatnya".

Dalam pasal 1338 ayat 1 KUHPerdara tersebut menjamin adanya kebebasan berkontrak untuk membuat perjanjian, sehingga pasal tersebut dapat disimpulkan, bahwa setiap orang adalah bebas untuk membuat perjanjian dengan memuat isi dan bentuk perjanjian apapun. Selain yang telah diatur dalam undang-undang asalkan tidak dilarang dalam undang-undang, tidak

bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Sehubungan dengan kebebasan berkontrak mengadakan perjanjian yang berisi apa saja oleh para pihak, dalam hal ini hukum perjanjian hanya disediakan dalam hal para pihak yang mengadakan perjanjian tidak membuat peraturan sendiri. Untuk mengetahui lebih jelas apa yang dimaksud dengan perjanjian, dapat dilihat dalam pasal 1313 KUH Perdata yang memberi definisi sebagai berikut :

“Persatuan adalah suatu perbuatan dengan mana atau orang atau lebih mengikat dirinya terhadap satu orang atau lebih.”

Terhadap pengertian perjanjian sebagaimana yang termuat dalam pasal 1313 KUHPerdata tersebut oleh beberapa sarjana dipandang tidak lengkap dan terlalu luas, serta mempunyai kelemahan-kelamahan seperti yang dijelaskan oleh Abdulkadir Muhammad, SH.

Kelemahan itu antara lain adalah :

- a. Harga yang menyangkut sepihak saja.
Hal ini diketahui dari perumusan “satu orang atau lebih mengikatnya dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya.” Kata kerja mengikatkan sifatnya hanya datang dari kedua belah pihak. Seharusnya perumusan itu “saling mengikatkan diri”, jadi ada konsensus antara para pihak.
- b. Kata perbuatan mencakup juga tanpa konsensus.
Dalam pengertian “perbuatan” termasuk juga tindakan melaksanakan tugas tanpa kuasa (*zaakwaarneming*), tindakan melawan hukum (*onrechtmatige daad*), yang tidak mengandung konsensus. Seharusnya dipakai kata “persetujuan”.
- c. Pengertian Perjanjian terlalu luas.
Pengertian perjanjian diatas terlalu luas, karena termasuk juga pelangsungan perkawinan, janji kawin, yang diatur dalam lapangan keluarga. Padahal yang dimaksud adalah hubungan antar debitur dan kreditur dalam lapangan hukum kekayaan saja. Perjanjian yang dikehendaki oleh ketiga KUHPerdata sebenarnya adalah yang bersifat personal.

d. Tanpa menyebut Tujuan.

Dalam perumusan itu tidak disebut tujuan mengadakan perjanjian, sehingga pihak-pihak mengikatkan diri itu tidak jelas untuk apa.⁷⁾

Menurut R. Setiawan, definisi perjanjian dalam pasal 1313 KUHPerdara terlalu luas karena kata perbuatan perwakilan sukarela dan perbuatan melawan hukum.

Dan sehubungan dengan itu maka definisi tersebut perlu diperbaiki, yaitu :

- a. Perbuatan tersebut harus diartikan sebagai perbuatan hukum, yaitu perbuatan yang bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum.
- b. Menambah perkataan atau saling mengikatkan dirinya dalam pasal 1313 KUHPerdara.

Sehingga definisi persetujuan menjadi suatu perbuatan hukum dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.⁸⁾

2.1.1 Jenis-jenis Perjanjian

Ada beberapa cara untuk mengadakan pembedaan jenis perjanjian, menurut Vollman perjanjian dapat dibedakan :

- a. Perjanjian perdata dan perjanjian alami.
- b. Perjanjian dengan cuma-cuma dan perjanjian dengan beban.
- c. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal-balik.
- d. Perjanjian konsensual, perjanjian formil dan perjanjian riil.
- e. Perjanjian bernama dan perjanjian tidak bernama.
- f. Perjanjian kebendaan dan perjanjian obligator.

Jenis-jenis perjanjian tersebut akan dijelaskan sebagai berikut :

7) Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal. 78.

8) R. Setiawan, *Pokok-Pokok Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 1984, hal.49

a. Perjanjian perdata dan perjanjian alami.

Pengertian perjanjian perdata yaitu perjanjian atau perikatan yang pemenuhan prestasi dapat digugat dimuka pengadilan.

Perjanjian alami adalah perjanjian yang pemenuhan prestasinya tidak dapat digugat dimuka pengadilan. Jadi tanpa adanya gugatan (*ada schuld tanpa haftung*).

b. Perjanjian dengan cuma-cuma dan perjanjian dengan beban.

Pengertian perjanjian dengan cuma-cuma terdapat dalam pasal 1314 ayat (2) yang menyatakan bahwa perjanjian dengan cuma-cuma adalah suatu perjanjian di mana pihak yang satu memberikan suatu keuntungan kepada pihak yang lain tanpa menerima suatu manfaat bagi dirinya sendiri. Misalnya perjanjian penghibaan.

Sedangkan perjanjian dengan beban diatur dalam pasal 1314 ayat (34) adalah suatu perjanjian yang mewajibkan masing-masing pihak memberikan sesuatu atau tidak berbuat sesuatu.

c. Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik.

Perjanjian sepihak adalah perjanjian dimana hanya terdapat kewajiban pada satu pihak dan hak pada pihak lainnya. misalkan perjanjian penghibaan.

Perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang memberikan kewajiban dan hak kedua belah pihak. Misalnya : perjanjian jual beli, perjanjian sewa-menyewa.

- d. Perjanjian konsensual, perjanjian riil dan perjanjian formil.

Perjanjian konsensual adalah perjanjian yang dianggap sah dengan adanya konsensus (kesepakatan) antara kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian tersebut.

Perjanjian Riil adalah perjanjian dimana selain diperlukan adanya kesepakatan, juga sekaligus harus ada penyerahan nyata atas barangnya. Misalnya perjanjian penitipan barang, perjanjian pinjam pakai.

Perjanjian formil adalah perjanjian tertentu, dimana perjanjian tersebut harus dilakukan dengan suatu bentuk tertentu yaitu dengan cara tertulis.

- e. Perjanjian bernama dan perjanjian tidak bernama.

Perjanjian bernama adalah perjanjian yang mempunyai nama sendiri, yang dikelompokkan sebagai perjanjian-perjanjian khusus karena jumlahnya terbatas, perjanjian ini diatur secara khusus dalam undang-undang yaitu dalam Bab V sampai dengan Bab VIII KUHPerdara ditambah titel VII A. Misalnya : Perjanjian jual beli, perjanjian sewa menyewa, perjanjian tukar menukar.

Perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang tidak mempunyai nama tertentu dan jumlahnya tidak terbatas dan tidak diatur secara khusus dalam undang-undang.

f. **Perjanjian kebendaan dan perjanjian obligatoir.**

Perjanjian kebendaan adalah perjanjian untuk memindahkan hak milik dalam perjanjian jual beli atau perjanjian ini sebagai pelaksanaan perjanjian obligatoir.

Perjanjian obligatoir adalah perjanjian yang menimbulkan suatu perikatan, artinya sejak terjadi perjanjian, timbulah hal dan kewajiban pihak-pihak.

2.1.2 Syarat-syarat Perjanjian

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

- a. Sepakat mereka yang mengikat dirinya.
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.
- c. Suatu hal tertentu.
- d. Suatu sebab yang halal.

Untuk dua syarat pertama dinamakan syarat subyektif, karena mengenai orang-orang atau subyek hukum yang mengadakan perjanjian.

Sedangkan dua syarat yang terakhir yaitu suatu hal tertentu dan sebab yang halal dinamakan syarat obyektif, hal ini mengenal perjanjiannya sendiri oleh obyek dan perbuatan hukum yang mengadakan perjanjian.

Untuk lebih jelas mengenai syarat perjanjian akan diuraikan sebagai berikut :

a. Sepakat mereka yang mengikat dirinya.

Hal ini sudah tercermin azas konsensualitas, bahwa para pihak yang mengadakan perjanjian harus ada kesepakatan mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan tersebut. Ukuran yang lazim dipergunakan sebagai pedoman untuk mengetahui ada tidaknya suatu kesepakatan para pihak yang terikat dalam perjanjian, terdapat dalam ketentuan pasal 1321 KUHPerdara yang menegaskan : "Tiada sepakat yang sah apabila sepakat itu diberikann karena panipuan." Berdasarkan pasal 1321 KUHPerdara di atas, dapat disimpulkan bahwa kesepakatan yang diberikan merupakan kata sepakat atau kemauan dari kehendak yang cacad.

Menurut azas konsensualitas, suatu perjanjian lahir pada detik tercapainya kesepakatan atau persetujuan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal yang pokok dari apa yang menjadi obyek perjanjian.

Sepakat adalah suatu persesuaian paham dan kehendak antara kedua belah pihak tersebut. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu, adalah

yang dikehendaki oleh pihak yang lain, meskipun tidak secara sejurusan tetapi secara timbal balik. Kedua kehendak itu bertemu satu sama lain terhadap azas konsensualitas yang dikandung oleh pasal 1320 KUHPerdara pada bagian I pasal itu, yaitu sepakat mereka mengikat dirinya. Sehingga dapat disimpulkan dari pasal tersebut bahwa dalam perjanjian yang dibuat oleh mereka sudah sah dalam arti mengikat hal-hal pokok mendasari perjanjian. Apabila tidak terjadi kesepakatan kedua belah pihak maka perjanjian tersebut batal, bukan batal demi hukum, tetapi dapat diminta pembatalan.

Ada 3 (tiga) sebab terjadinya pembatalan perjanjian, yaitu :

1. Paksaan
Paksaan adalah paksaan rohani atau paksaan jiwa (psychis), jadi bukan paksaan badan (fisik). Misalkan salah satu pihak, karena diancam atau ditakut-takuti terpaksa menyetujui perjanjian.
2. Kekhilafan atau kekeliruan
Terjadi, apabila salah satu pihak khilaf tentang hal-hal yang pokok dari apa yang diperjanjikan atau tentang sifat-sifat yang penting dari barang yang menjadi obyek perjanjian ataupun mengenai orang dengan siapa diadakan perjanjian itu.
Kekhilafan tersebut harus sedemikian rupa, hingga seandainya orang itu tidak khilaf mengenai hal-hal tersebut, ia tidak akan memberikan persetujuan.
3. Penipuan
Penipuan terjadi, apabila satu pihak dengan sengaja memberikan keterangan-keterangan yang palsu atau tidak benar disertai dengan tipu muslihat untuk membujuk pihak lawannya memberikan perizinannya.

b. Kecakapan untuk pembuatan membuat surat perjanjian

Untuk membuat suatu perjanjian subyek hukum yang mengadakan cakap hauslah berbuat menurut hukum, sehingga mampu untuk mempertanggungjawabkan semua perbuatannya. Pada azasnya setiap orang yang telah dewasa atau akil baik dan sehat pikirannya, adalah cakap menurut hukum untuk membuat perjanjian, kecuali jika undang-undang menyatakan tidak cakap (pasal 1329 KUHPerdara). Berdasarkan pasal 1330 KUHPerdara, mereka yang tergolong tidak cakap bertindak menurut hukum adalah :

1. Orang-orang yang belum dewasa

Orang yang belum dewasa, menurut pasal 1330 KUHPerdara adalah mereka yang belum mencapai umur genap 21 tahun dan tidak lebih dulu telah kawin.

Sedangkan menurut UU No. 1 tahun 1974 pasal 47, usia kedewasaan ditetapkan 16 tahun atau belum pernah melangsungkan perkawinan.

2. Mereka yang ditaruh dibawah pengampunan

Menurut ketentuan pasal 1330 KUHPerdara bahwa selanjutnya yang tidak cakap untuk membuat perjanjian adalah para Curandi yaitu orang-orang yang ditaruh dibawah curatela / penganpuan. Mereka yang ditaruh dibawah penganpuan adalah orang-orang yang telah dewasa

secara umum namun mengalami gila (sakit ingatan), dungu dan seorang pemboros.

3. Orang-orang perempuan

Dalam hal-hal yang ditetapkan oleh UU, dan pada umumnya semua orang kepada siapa UU telah melarang membuat persetujuan-persetujuan tertentu. Menurut KUHPerdara, seorang perempuan dalam status perkawinan juga termasuk golongan orang yang tidak cakap melakukan perbuatan hukum. Sehingga seorang istri hendak melakukan suatu perbuatan hukum maka ia harus mendapatkan izin atau didampingi oleh suaminya, hal ini sesuai dengan pasal 108 dan 110 KUHPerdara. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam UU perkawinan No. 1 tahun 1974 pasal 31 ayat 2, yang berbunyi : "masing-masing pihak berhak untuk melakukan perbuatan hukum".

Jadi istri termasuk golongan orang yang mampu melakukan perbuatan hukum.

c. Suatu hal tertentu

Sebagai syarat ketiga tersebut, bahwa dalam suatu perjanjian harus ada suatu hal tertentu dengan menjelaskan ada suatu hal tertentu atau barang yang cukup jelas. Hal ini diperlukan guna menetapkan hak dan kewajiban para pihak, apabila dikemudian hari timbul suatu perselisihan. Berkaitan

dengan hal yang dimaksud, dalam suatu perjanjian hendaknya paling tidak atau paling sedikit harus disebutkan jenisnya.

d. Suatu sebab yang halal

Hal yang dikandung oleh syarat terakhir ini adalah bahwa suatu perjanjian harus memiliki sebab yang halal, oleh karena itu suatu konsekuensi logis bagi para pihak yang mengadakan harus mengetahui isi atau maksud yang terkandung dalam perjanjian tersebut. Dikatakan demikian karena sebab dari suatu perjanjian tidak lain adalah suatu perjanjian itu sendiri. Di dalam ketentuan pasal 1335 KUHPerdara, disebutkan bahwa : "Suatu persetujuan tanpa sebab yang palsu atau terlarang, tidak mempunyai kekuatan".

Kesimpulan berdasarkan pasal itu adalah bahwa setiap perjanjian pasti dan harus ada suatu macam causa atau sebab yang halal, sehingga apabila suatu perjanjian tidak memenuhi ini maka batal demi hukum dalam arti bahwa perjanjian itu dianggap tidak pernah ada sejak semula tanpa diminta pembatalan dimuka hakim, hal ini berkaitan dengan akibat hukum yang timbul apabila persyaratan yang menjadi pokok perjanjian tidak dipenuhi.

2.2 Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Sebelum membahas tentang perjanjian pengangkutan lebih dulu perlu dibahas tentang definisi pengangkut dan pengangkutan. Istilah "pengangkut" mempunyai dua arti, yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan

sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut dalam arti yang pertama termasuk dalam subyek pengangkutan, sedangkan pengangkut dalam arti yang kedua termasuk dalam obyek pengangkutan.

Dalam KUHD tidak ada aturan definisi pengangkutan secara umum, kecuali dalam pengangkutan laut. Tetapi dilihat dari pihak yang dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Singkatnya pengangkut adalah pihak-pihak penyelenggara pengangkutan.⁹⁾

Sehingga yang dimaksud pengangkutan adalah :

"Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan".¹⁰⁾

Dari definisi pengangkutan dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan, yaitu :

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 dipelabuhan.

9) Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal. 33-34

10) Abdulkadir Muhammad, *Ibid*, hal. 19

2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan 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 perdagangan yang sah menurut undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan ditempat tujuan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba ditempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Adapun definisi perjanjian pengangkutan menurut H.M.N. Purwosutjipto adalah :

"Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau 4penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan".¹¹⁾

Menurut Abdulkadir Muhammad definisi yang dikemukakan H.M.N. Purwosutjipto di atas, perjanjian pengangkutan tadi hanya meliputi perjanjian antara pengangkut dan pengirim saja, tidak termasuk perjanjian antara

11) H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, 1991, hal. 2

pengangkut dan penumpang. Dengan kata lain hanya meliputi perjanjian pengangkutan barang. Hal ini dapat dibaca dalam kalimat :

“Pengangkutan mengikatkan diri untuk ... sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk ... jadi tidak termasuk penumpang”.

Sehingga definisi perjanjian pengangkutan adalah :

“Persetujuan dengan nama pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan”.¹²⁾

2.2.1 Pengertian Pengangkutan

Kegiatan transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau part of destination, maka dengan demikian pengangkutan menghasilkan serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian di bawa menuju ke tempat tujuan. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu :

- (a) Subyek (pelaku) hukum pengangkutan yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.
- (b) Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum.
- (c) Objek hukum pengangkutan, yaitu alat pengangkut, muatan, dan biaya angkutan.

12) Abdulkadir Muhammad, Hukum Perjanjian, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal. 20

- (d) Peristiwa hukum pengangkutan yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan
- (e) Hubungan hukum pengangkutan yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan.

Dengan adanya jasa produksi yang diperlukan oleh masyarakat dalam memindahkan atau mengirimkan barang-barang ke tempat lain, maka memenuhi kepentingan pokok menimbulkan *Please Utility* dan *Time Utility* yang sangat bermanfaat.

- a. *Please Utility* : menimbulkan nilai dari suatu barang tertentu karena dapat dipindahkan itu, dari tempat di mana barang yang berlebihan kurang diperlukan di suatu tempat, di mana barang itu sangat dibutuhkan di tempat lain karena langka. Dalam arti perkataan lain, bahwa di daerah di mana barang dihasilkan dalam jumlah yang berlebihan nilainya akan turun, dibandingkan jika di suatu tempat barang tersebut sangat sukar didapatnya. Tetapi dengan dipindahkan, dikirimkan barang tersebut atau diangkut ke daerah lain maka harga kebutuhan dapat disamaratakan.
- b. *Time Utility* : menimbulkan sebab karena barang-barang dapat diangkut atau dikirim dari suatu tempat ke tempat lain atau dari part or origin diangkut ke tempat tertentu di mana benda atau barang sangat dibutuhkan menurut keadaan, waktu dan kebutuhan. Jika kita tinjau hal tersebut di

atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pengangkut memegang peranan penting dalam mewujudkan ekonomi dan perdagangan sebagai sarana pokok penunjang yang menimbulkan eksternal ekonomi di sektor-sektor perdagangan industri dan pertanian.

Masalah pada masa kini bagaimanakah cara memajukan transportasi yang dapat menghasilkan jasa produksi angkutan yang baik murah dapat ditawarkan dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, dengan dapat menyamaratakan baik harga mutu pelayanan dan waktu dibutuhkan dapat dipenuhi dan bagaimanakah cara fasilitas angkutan itu tersedia dalam jumlah memadai pada masyarakat. Masyarakat ingin terpenuhi kebutuhan produksi jasa akan angkutan dengan tarif yang rendah tetapi dengan pelayanan bernilai tinggi.

Keuntungan yang disebabkan tersedianya jasa angkutan bagi masyarakat yang selalu menggunakan jasa angkutan barang baik melalui daratan, angkutan laut maupun angkutan udara adalah bahwa barang-barang yang dikirim :

- a. Dapat dipertahankan stabilitas ekonomi terutama terhadap harga barang di pasaran
Kepincangan stok barang di suatu daerah penghasil dan daerah yang membutuhkan akan banyak berbeda di tempat lain.
- b. Naiknya nilai tanah di sekitarnya, di mana fasilitas angkutan tersedia dengan baik.
- c. Adanya jasa produksi angkutan, persediaan barang akan lebih merata.
- d. Dengan adanya pengangkutan memungkinkan tersebarnya tenaga kerja yang lebih ekonomis.

- e. Produksi dengan istilah *large scale production*, dapat dicapai karena adanya transportasi, dapat ditekan pada tingkat yang paling ekonomis.
- f. Kedudukan monopoli akan hapus dengan adanya transportasi, dan dengan tarif yang wajar dapat dicapai kemungkinan memperluas kebutuhan nasional di pasaran dunia yang membutuhkan produk nasional serta mendorong GNP nasional meningkat.

2.2.2 Dasar Hukum Pengangkutan

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) termasuk dalam bidang hukum keperdataan adalah subsistem tata hukum normatif. Bidang hukum keperdataan adalah tata hukum nasional. Jadi hukum dagang (perusahaan) termasuk dalam subsistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutanpun adalah bagian dari subsistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional juga asas-asas hukum pengangkutan. Oleh karena itu dasar hukum pengangkut dapat kita temui di dalam pasal 466 KUHD, mengenai pengangkutan barang, dan pasal 521 KUHD tentang pengangkutan orang.

Asas-asas Hukum Pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu :

- (a) yang bersifat publik, dan
- (b) yang bersifat perdata

asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dari pihak pemerintah (penguasa). Sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya

berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

Asas-asas yang bersifat Publik

Menurut ketentuan pasal 2 UUKA (Undang-Undang Kereta Api), pasal 2 UUAJ (Undang-Undang Angkutan Jasa), pasal 2 UUAP (Undang-Undang Angkutan Perairan), pasal 2 UUPU (Undang-Undang Pesawat Udara), asas-asas yang bersifat publik adalah sebagai berikut :

a) **Asas Manfaat**

Setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara.

b) **Usaha bersama dan kekeluargaan**

Penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

c) **Adil dan merata**

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

d) Keseimbangan

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

e) Kepentingan umum

Penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

f) Keterpaduan

Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar pengangkutan

g) Kesadaran hukum

Pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan

h) Percaya pada diri sendiri

Pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa

i) Keselamatan penumpang

Pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

Asas-asas yang bersifat Perdata

Menurut ketentuan pasal 25 UUKA, Pasal 43 UUAJ, pasal 85 UUAP, pasal 41 UUPU, pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak-pihak. Tiket/karcis penumpang dan dokumen angkutan lainnya merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian antara pihak-pihak. Berdasarkan ketentuan ini, maka asas-asas yang bersifat perdata adalah sebagai berikut :

a) Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

b) Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang / pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang / pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa

c) Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian yaitu pemberian 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.

d) Retensi

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

e) Pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkota) tanpa tiket / karcis penumpang.

2.2.3 Hak dan Kewajiban Pengangkut

Menurut ketentuan Pasal 85 UUAP (Undang-Undang angkutan Perairan), perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan. Karcis penumpang dan dokumen muatan merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan. Berdasarkan ketentuan pasal ini, maka kewajiban pokok pengangkut adalah mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan.

Di samping kewajiban pokok tersebut, pengangkut juga mencantumkan pada dokumen angkutan atau dalam perjanjian pengangkutan bahwa pengangkut wajib :

- a) menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan sampai saat penyerahannya (pasal 468 ayat (1) KUHD);
- b) menjaga keselamatan penumpang sejak saat naik ke kapal sampai saat turun dari kapal (pasal 522 ayat (1) KUHD)

Dalam UUAP tidak ada pengaturan tegas mengenai pengembalian biaya angkutan, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kapal oleh pengangkut. Namun dapat dicantumkan pada dokumen angkutan bahwa pengangkut wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kapal. Untuk memenuhi kewajiban pokok pengembalian biaya angkutan, pengangkut berhak memperoleh kembali dokumen angkutan dari penumpang dan/atau pengirim sebagai bukti pengembalian biaya angkutan kepada penumpang dan/atau pengirim.

Menurut ketentuan Pasal 73 UUAP, penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Dalam keadaan dan persyaratan tertentu, pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan laut dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia (perusahaan angkutan laut). Yang

emas, perak, permata dan barang berharga lainnya, uang dan surat berharga serta terhadap kerusakan barang berharga yang mudah rusak, apabila sifat dan harga barang-barang tersebut diberitahukan kepada pengangkut sebelum atau pada saat penerimaan (pasal 469 KUHD)

Dalam penyelenggaraan angkutan perairan, pengangkut mendelegasikan wewenangnya kepada nakhoda berdasarkan pasal 55 ayat (1) UUAP. Menurut ketentuan pasal ini, nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakkan hukum dan bertanggung jawab atas yang memiliki wewenang penegakan hukum dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya. Penegakkan hukum yang dilaksanakan oleh nakhoda dalam hal ini bersifat sementara dan terbatas dalam arti selama kapal berlayar dan terhadap tindakan-tindakan yang akan mengganggu keselamatan, keamanan dan ketertiban di atas kapal. Kewenangan penegakan hukum tersebut antara lain berupa tindakan memasukkan orang kedalam sel. Pengertian pelayar meliputi semua orang yang ada di atas kapal, kecuali nakhoda.

Menurut ketentuan pasal 58 UUAP, untuk tindakan penyelamatan nakhoda atau pimpinan kapal berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan yang diperlukan. Tugas nakhoda adalah membawa kapal dari tempat tolak ke tempat tujuan dengan aman dan selamat. Dalam hal dijumpai keadaan yang mungkin membahayakan keselamatan

berlayar, nakhoda dapat menyimpang dari rute dan/atau garis haluan yang telah ditetapkan, walaupun tindakan tersebut menambah biaya operasional dan lama perjalanan. Karena nakhoda bertindak atas nama pengangkut maka semua biaya yang timbul dari tindakan penyelamatan tersebut menjadi beban tanggung jawab pengangkut.

2.3. Bongkar Muat Barang Secara Umum

2.3.1 Pengertian Bongkar Muat

Bongkar Muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transport laut ke moda transport darat atau sebaliknya.

Di dalam angkutan muatan Indonesia B/L sering digunakan istilah konosemen, tetapi untuk di negara lain disebut *Domestic Bill of Lading*.

Adapun arti dari *Bills of Lading* adalah :

- a. Sebagai bukti penerimaan muatan untuk shipper (eksportir) dari perusahaan pelayaran untuk diangkut ke pelabuhan tujuan sebagai mana disebutkan di dalam B/L, atau dengan kata lain, sebagai bukti pengiriman atau pengapalan barang-barang dari penjual kepada pembeli.
- b. Sebagai perjanjian pengangkutan laut barang-barang, diantaranya 3 pihak yaitu :
 1. Penjual/Shipper/eksportir
 2. Carrier (perusahaan pelayaran)
 3. Consignee (pembeli/importir)

Di samping kewajiban pokok tersebut, pengangkut juga mencantumkan pada dokumen angkutan atau dalam perjanjian pengangkutan bahwa pengangkut wajib :

- a) menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan sampai saat penyerahannya (pasal 468 ayat (1) KUHD);
- b) menjaga keselamatan penumpang sejak saat naik ke kapal sampai saat turun dari kapal (pasal 522 ayat (1) KUHD)

Dalam UUAP tidak ada pengaturan tegas mengenai pengembalian biaya angkutan, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kapal oleh pengangkut. Namun dapat dicantumkan pada dokumen angkutan bahwa pengangkut wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kapal. Untuk memenuhi kewajiban pokok pengembalian biaya angkutan, pengangkut berhak memperoleh kembali dokumen angkutan dari penumpang dan/atau pengirim sebagai bukti pengembalian biaya angkutan kepada penumpang dan/atau pengirim.

Menurut ketentuan Pasal 73 UUAP, penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Dalam keadaan dan persyaratan tertentu, pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan laut dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia (perusahaan angkutan laut). Yang

c. Sebagai bukti kepemilikan (*Cownership*)

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

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

2.3.2. Prosedur Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Untuk memberikan gambaran bagaimana proses pengiriman barang dari si penerima barang (*consignee*) sampai muatan di muat dan dibongkar dari dan ke kapal, di bawah ini secara garis besarnya akan penulis sampaikan sebagai berikut :

- a. Pengirim barang (*shipper*) menyerahkan barang kepada wakilnya atau perusahaan pelayaran (pengangkut) untuk dikapalkan.
- b. Perusahaan pelayaran pengangkut (*carrier*) memproses dokumen pengapalan di kantor perusahaan pelayaran atau agennya (*ship"agent*).

- c. Kantor perusahaan pelayaran mengeluarkan shipping order (perintah mengapalkan) kepada Nakhoda/Perwira Kapal.
- d. Perusahaan pergudangan (*warehouse company*) mengeluarkan Godown Receipt sebagai tanda terima gudang pada saat barang diterima untuk disimpan di gudang menunggu pengapalan.
- e. Penyelesaian dokumen muat pabean dan bongkar pabean sebelum barang dibongkar ataupun dimuat.
- f. Perusahaan pelayaran menyerahkan manifest kepada perusahaan bongkar muat.
- g. Setelah mendapat fiat muat Bea / Cukai dengan berdasarkan Shipping Order, atas ijin pihak kapal perusahaan Stevedoring melaksanakan pemuatan dan pembongkaran barang.
- h. Barang dimuat ataupun dibongkar dari dan ke kapal sesuai dengan apa yang tertera pada Shipping Order, maka pihak kapal mengeluarkan dan menandatangani Resi Muatim (*Mate Receipt*) sebagai tanda terima dari dan ke kapal. Setelah pengirim menerima Resi Muatim yang sudah ditandatangani oleh Perwira Kapal, maka ia kembali ke kantor perusahaan pelayaran.
- i. Perusahaan bongkar Muat melaksanakan bongkar muat barang hanya sampai kade saja.

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

2.3.3. Tarif Jasa Bongkar Muat

Surat Keputusan Menteri Perhubungan RI nomor : KM.57 Tahun 1991 tanggal 22 Februari 1991 tentang pedoman perhitungan tarif Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

1. Yang dimaksud dengan gilir kerja adalah jam kerja selama 8 (delapan) jam termasuk istirahat 1 (satu) jam kecuali hari jum'at siang istirahat 2 (dua) jam.
2. Yang dimaksud jam kerja biasa jam kerja lembur dan waktu makan, sesuai dengan surat keputusan menteri tenaga kerja nomor : kep.72 / men / 84 tanggal 31 Maret 1984 sebagaimana daftar di bawah ini :

a. SENIN s/d KAMIS DAN HARI MINGGU / LIBUR

	Gilir Kerja I	Gilir Kerja II	Gilir Kerja III
Jam Kerja	08.00 – 16.00	16.00 – 24.00	24.00 – 08.00
Jam Istirahat	12.00 – 13.00	18.00 – 19.00	04.00 – 05.00

b. HARI JUM'AT

Jam Kerja	08.00 – 15.00	16.00 – 23.00	24.00 – 08.00
Jam Istirahat	11.00 – 13.00	18.00 – 19.00	04.00 – 05.00

c. HARI SABTU

Jam Kerja	08.00 –	16.00 – 23.00	24.00 – 08.00
Jam Istirahat	15.00	18.00 – 19.00	04.00 – 05.00
	12.00 –		
	13.00		

3. Pengelolaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang Adalah Koperasi TKBM.

**PASAL 3
TARIP BONGKAR MUAT**

1. Tarip bongkar muat rata-rata untuk hari biasa maupun hari minggu / libur resmi ditetapkan sebagai berikut :

No.	GOLONGAN BARANG	STV	CD	R / D	FIOS	LINE R	T / L FIOS	T / L LINER
1	General Cargo	4.380	5.309	2.876	12.56	8.18	8.473	4.092
2	Bag. Cargo (Curah Kering)	3.065	3.716	2.013	6 8.796	5 5.73	5.930	2.865
3	Curah Cair (dalam drum)	3.406	4.129	2.236	9.772	0	6.589	3.183
4	Log (Kayu Bulat)	4.380	5.309	2.876		6.36	8.473	4.092
5	Plywood	3.832	4.646	2.517	12.56	6	7.414	3.581
6	Besi Produksi	3.805	3.716	2.013	6		5.930	2.864
7	Sapi, Kerbau, Kuda	-	-	-	10.99	8.18	4.950	1.826
8	Babi	-	-	-	6	5	1.483	547
9	Kambing	-	-	-	8.796	7.16	1.235	456
					6.776	3		
					2.030	0		
					1.691	5.73		
						3.65		
						2		
						1.09		
						3		
						913		

2. Dasar perhitungan tarip pada butir 1 (satu) di atas adalah biaya bongkar muat dibagi tingkat produktivitas kerja bongkar muat per jam kali jumlah jam kerja per gilir kerja.

- General Cargo : 98 T / Gilir Kerja / Gang
- Bag. Cargo / Curah Kering : 140 T / Gilir Kerja / Gang
- Curah Cair / Dalam Drum : 126 T / Gilir Kerja / Gang
- Log / kayu bulat : 98 T / Gilir Kerja / Gang
- Playwood : 112 T / Gilir Kerja / Gang
- Besi Produksi : 140 T / Gilir Kerja / Gang

3. Bag. Cargo / curah kering yang tingkat produktivitas rendah antara lain meliputi jenis barang-barang :

- Batu bara
- Pig iron
- Sul fur dan lain-lain

Dikenakan tarip general cargo

Apabila menggunakan alat bantu khusus yang mendukung tercapainya tingkat produktivitas bag cargo (curah kering) maka penggunaan alat menjadi tanggung jawab pemilik barang (kondisi fios).

PASAL 4 BONGKAR MUAT LANGSUNG TRUK

Bongkar muat langsung truk merupakan pekerjaan membongkar dari kapal ke truk dan selanjutnya mengeluarkan dari tali jala-jala (*extrakle*) serta menyusun di atas truk atau sebaliknya.

Hal ini diperhitungkan dengantarip :

- Stevegoring 100 %
- Cargodoring 50 %
- Deliveri / receiving 50 %

PASAL 5 BONGKAR MUAT MELALUI ANGKUTAN BANDAR (REDE TRANSPORT)

1. Karena sesuatu hal bongkar / muat dapat dilaksanakan dengan angkutan bandar (*Rede Transport*).
2. Dalam kegiatan bongkar muat melalui rede transport aka kepada yang berkepentingan dikenakan biaya-biaya sebagai berikut :
 - a. Bongkar muat dari kapal dan selanjutnya mengeluarkan dari tali jala-jala (*extackle*) serta menyusun di dalam / di atas tongkang atau sebaliknya didalam pelabuhan tanjung emas diperhitungkan dengan tarip :

- Stevegoring 100 %
- Cargodoring 50 %
- Deliveri / receiving 50 %

- b. Bongkar muat dari tongkang ke gedung / lapangan penimbunan atau langsung truck losing atau sebaliknya, biaya diperhitungkan sesuai tarif kesepakatan bongkar muat yang berlaku tersebut dalam pasal 3 kesepakatan tarif bongkar muat ini.
- c. Angkutan Bandar diperhitungkan berdasarkan biaya sewa pemakaian alat angkutan bandar secara actual cost.

PASAL 6 BONGKAR MUAT LANGSUNG DERMAGA

Bongkar muat langsung dermaga (*Kode Lossing*) merupakan pekerjaan membongkar dari kapal langsung ke dermaga dan selanjutnya mengeluarkan dari tali / jala-jala (ex. *Tackle*) serta mengangkat dan menyusun di atas truck atau sebaliknya. Hal ini diperhitungkan dengan tarif :

- | | |
|------------------------|-------|
| - Stevegoring | 100 % |
| - Cargodoring | 50 % |
| - Deliveri / receiving | 50 % |

2.3.4. Macam-macam Jenis Kegiatan Bongkar Muat

Pada dasarnya perusahaan bongkar muat adalah bertindak sebagai pelaksanaan teknis dari kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Adapun pelaksanaan teknis dari kegiatan bongkar muat tersebut adalah :

- a. Pemasukan barang dari luar gudang

**PASAL 4
BONGKAR MUAT LANGSUNG TRUK**

Bongkar muat langsung truk merupakan pekerjaan membongkar dari kapal ke truk dan selanjutnya mengeluarkan dari tali jala-jala (*extrakle*) serta menyusun di atas truk atau sebaliknya.

Hal ini diperhitungkan dengantarip :

- Stevegoring 100 %
- Cargodoring 50 %
- Deliveri / receiving 50 %

**PASAL 5
BONGKAR MUAT MELALUI ANGKUTAN BANDAR
(REDE TRANSPORT)**

1. Karena sesuatu hal bongkar / muat dapat dilaksanakan dengan angkutan bandar (*Rede Transport*).
2. Dalam kegiatan bongkar muat melalui rede transport aka kepada yang berkepentingan dikenakan biaya-biaya sebagai berikut :
 - a. Bongkar muat dari kapal dan selanjutnya mengeluarkan dari tali jala-jala (*extackle*) serta menyusun di dalam / di atas tongkang atau sebaliknya didalam pelabuhan tanjung emas diperhitungkan dengan tarip :

- Stevegoring 100 %
- Cargodoring 50 %
- Deliveri / receiving 50 %

- b. Bongkar muat dari tongkang ke gedung / lapangan penimbunan atau langsung truck losing atau sebaliknya, biaya diperhitungkan sesuai tarif kesepakatan bongkar muat yang berlaku tersebut dalam pasal 3 kesepakatan tarif bongkar muat ini.
- c. Angkutan Bandar diperhitungkan berdasarkan biaya sewa pemakaian alat angkutan bandar secara actual cost.

PASAL 6 BONGKAR MUAT LANGSUNG DERMAGA

Bongkar muat langsung dermaga (*Kode Lossing*) merupakan pekerjaan membongkar dari kapal langsung ke dermaga dan selanjutnya mengeluarkan dari tali / jala-jala (*ex. Tackle*) serta mengangkut dan menyusun di atas truck atau sebaliknya. Hal ini diperhitungkan dengan tarif :

- | | |
|------------------------|-------|
| - Stevegoring | 100 % |
| - Cargodoring | 50 % |
| - Deliveri / receiving | 50 % |

2.3.4. Macam-macam Jenis Kegiatan Bongkar Muat

Pada dasarnya perusahaan bongkar muat adalah bertindak sebagai pelaksanaan teknis dari kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Adapun pelaksanaan teknis dari kegiatan bongkar muat tersebut adalah :

- a. Pemasukan barang dari luar gudang

- b. Pengeluaran barang dari gudang ke peredaran bebas
- c. Pemuatan ke kapal

Pembagian jenis kegiatan tersebut di atas adalah berdasarkan hal-hal yang sering dijumpai dalam praktek sehari-hari. Sedangkan pada pasal 1 Keputusan Menteri Perhubungan tahun 1985 tentang perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal, menyatakan bahwa kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal terdiri dari kegiatan Stevedoring, Cargodoring dan Receiving / Delivery.

Yang dimaksud dengan **stevedoring** adalah suatu jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truck atau memuat dari atau ke dermaga, tongkang, truck ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal. Kegiatan tersebut dalam pelaksanaannya diawasi langsung oleh seorang stevedor, dan oleh karenanya stevedor bertanggungjawab atas pekerjaan tersebut.

Sedangkan **cargodoring** adalah jasa pekerjaan mengeluarkan dari sling (*ex tackle*) dari lambung kapal ke atas dermaga, ke dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan dan menyusunnya atau sebaliknya. Pekerjaan tersebut dikuasai oleh seorang foreman yang merupakan partner stevedor dalam melaksanakan tugas di bawah koordinasi perusahaan bongkar muat.

Kegiatan **receiving** atau **delivery** adalah jasa pekerjaan mengambil dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang Lini I atau lapangan

penimbunan/penumpukan dan meyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan rapat di pintu darat lapangan penumpukan atau sebaliknya. Pelaksanaan kegiatan ini adalah menjadi wewenang kepala gudang sebagai penanggungjawab keluar masuknya barang dari atau ke gudang.

Tidak selamanya semua jenis kegiatan bongkar muat dilakukan secara keseluruhan. Kadangkala dapat dilakukan secara langsung, artinya penerimaan dan penyerahan barang dilakukan tanpa atau melalui gudang.

Penerimaan dan penyerahan barang tanpa melalui gudang dapat langsung diturunkan dari truck ke kapal atau sebaliknya. Adapun yang menjadi penyebab timbulnya penerimaan dan penyerahan barang-barang tanpa melalui gudang disebabkan oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- a. Sifat-sifat spesifik masing-masing jenis barang terhadap barang-barang berbahaya, penerimaan dan penyerahannya tidak dapat dilakukan melalui gudang, tetapi dilakukan melalui samping kapal, karena barang-barang yang demikian tidak mungkin disimpan dalam gudang umum.
- b. Sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati antara pengirim barang, pengangkut dan penerima barang.
- c. Pertimbangan-pertimbangan dari segi arus barang kapasitas gudang di pelabuhan (menghindarkan kongesti), keamanan, penguasa di pelabuhan dapat menentukan jenis-jenis barang yang boleh masuk ke gudang dan yang tidak boleh masuk ke gudang di pelabuhan secara tetap atau sementara.
- d. Insidental (darurat), sejumlah barang tidak perlu dimasukkan ke dalam gudang pelabuhan, karena kebutuhan akan barang tersebut dirasakan sangat mendesak.

Pada perusahaan bongkar muat tanpa melalui gudang, diantaranya disyaratkan terhadap barang-barang berbahaya yang tidak mungkin dilakukan penimbunan di gudang. Akan tetapi, dapat juga para pihak memperjanjikan tanpa

melalui gudang, meskipun barang-barang dimuat atau dibongkar tidak termasuk dalam barang-barang berbahaya dengan ketentuan biaya yang harus dibayar pada kegiatan bongkar muat secara keseluruhan.

Sedangkan untuk penyerahan barang-barang melalui gudang berarti pengirim barang menyerahkan barang-barangnya di dalam gudang pengangkut sampai menunggu pengapalannya, dan penerima barang menerima barang-barangnya dari gudang pengapalan atau gudang yang ditunjuknya, di mana barang-barangnya ditimbun setelah dibongkar di kapal. Yang terlibat langsung dalam penyerahan (*delivery*) dan penerimaan (*redelivery*) barang-barang yang diangkut dengan kapal laut adalah pengirim barang (*shipper*), pengangkut (*carrier*) dan penerima barang (*consignee*). Jadi berdasarkan hal tersebut di atas, maka penulis menarik suatu kesimpulan bahwa gudang laut adalah gudang di pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea cukai yang digunakan sebagai gudang transit bagi lalu lintas barang yang akan dimuat ke dan dari kapal.

Jadi pada dasarnya, pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan dikuasai oleh asas kebebasan berkontrak di mana para pihak bebas untuk menentukan isi dari perjanjian yang akan dibuat.

2.2.8 Dokumen Bongkar Muat

Pada prinsipnya perjanjian bongkar muat bersifat konsensual, perjanjian bongkar muat tidak disyaratkan harus bentuk tertulis, melainkan cukup dengan

melalui gudang, meskipun barang-barang dimuat atau dibongkar tidak termasuk dalam barang-barang berbahaya dengan ketentuan biaya yang harus dibayar pada kegiatan bongkar muat secara keseluruhan.

Sedangkan untuk penyerahan barang-barang melalui gudang berarti pengirim barang menyerahkan barang-barangnya di dalam gudang pengangkut sampai menunggu pengapalannya, dan penerima barang menerima barang-barangnya dari gudang pengapalan atau gudang yang ditunjuknya, di mana barang-barangnya ditimbun setelah dibongkar di kapal. Yang terlibat langsung dalam penyerahan (*delivery*) dan penerimaan (*redelivery*) barang-barang yang diangkut dengan kapal laut adalah pengirim barang (*shipper*), pengangkut (*carrier*) dan penerima barang (*consignee*). Jadi berdasarkan hal tersebut di atas, maka penulis menarik suatu kesimpulan bahwa gudang laut adalah gudang di pelabuhan yang berada di bawah pengawasan bea cukai yang digunakan sebagai gudang transit bagi lalu lintas barang yang akan dimuat ke dan dari kapal.

Jadi pada dasarnya, pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan dikuasai oleh asas kebebasan berkontrak di mana para pihak bebas untuk menentukan isi dari perjanjian yang akan dibuat.

2.3.5. Dokumen Bongkar Muat

Pada prinsipnya perjanjian bongkar muat bersifat konsensual, perjanjian bongkar muat tidak disyaratkan harus bentuk tertulis, melainkan cukup dengan

kata sepakat antara pihak. Apabila' dalam praktek pelaksanaan operasi penyerahan dan penerimaan muatan barang yang disebut juga operasi penjualan jasa transportasi sering kita jumpai adanya dokumen-dokumen bongkar muat, maka hal itu bukanlah syarat dalam pembentukan perjanjian bongkar muat. Karena dalam hal ini yang menentukan adalah si pengangkut di mana pengangkutlah yang mengambil resiko atau tanggungjawab atas keutuhan atau keselamatan barang yang diangkutnya selama dalam pengangkutan antara kedua tempat tersebut.

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

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

Pada dokumen pemuatan terdiri dari resi muatan dan daftar. Akan tetapi dua macam dokumen tersebut adalah berbeda dengan surat muatan/konosemen yang dibuat oleh pengangkut. Yang dimaksud dengan resi

muatan adalah daftar dari barang-barang yang akan dimuat pada tanggal dan kapal yang telah ditentukan serta untuk satu tujuan tertentu.

Keterangan-keterangan yang harus dibuat dalam resi muatan adalah :

1. Merk dan nomor
2. Banyaknya barang
3. Jenis dan nama coli
4. Barang masing-masing coli
5. Ukuran mengenai panjang, lebar dan tinggi

Keterangan-keterangan tersebut harus diperhatikan secara cermat oleh perusahaan bongkar muat, karena keterangan tersebut penting artinya bagi perusahaan bongkar muat dalam hubungannya dengan tanggungjawabnya.

Sedangkan fungsi dari resi muatan tersebut adalah sebagai tanda terima atas barang-barang yang akan dimuat. Setelah ditandatangani oleh kapala gudang yang bertindak sebagai wakil perusahaan bongkar muat, maka barang-barang tersebut akan ditimbun dalam gudang terlebih dahulu sebelum dilakukan pemuatan dan selama di gudang barang-barang tersebut menjadi tanggungjawabnya. Dari resi muatan inilah kemudian dibentuk daftar muat suatu kapal.

Jadi yang dimaksud dengan daftar muat adalah daftar yang dibuat oleh pengangkut yang terdiri dari sekumpulan resi-resi muatan yang siap dimuat pula serta daftar barang-barang yang siap dimuat pula untuk satu rute pelayaran

tetap yang ditempuh. Berdasarkan daftar muat inilah kemudian perusahaan bongkar muat akan melaksanakan kegiatan pemuatan dari gudang, truck ke kapal yang telah ditentukan dalam daftar muat tersebut.

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

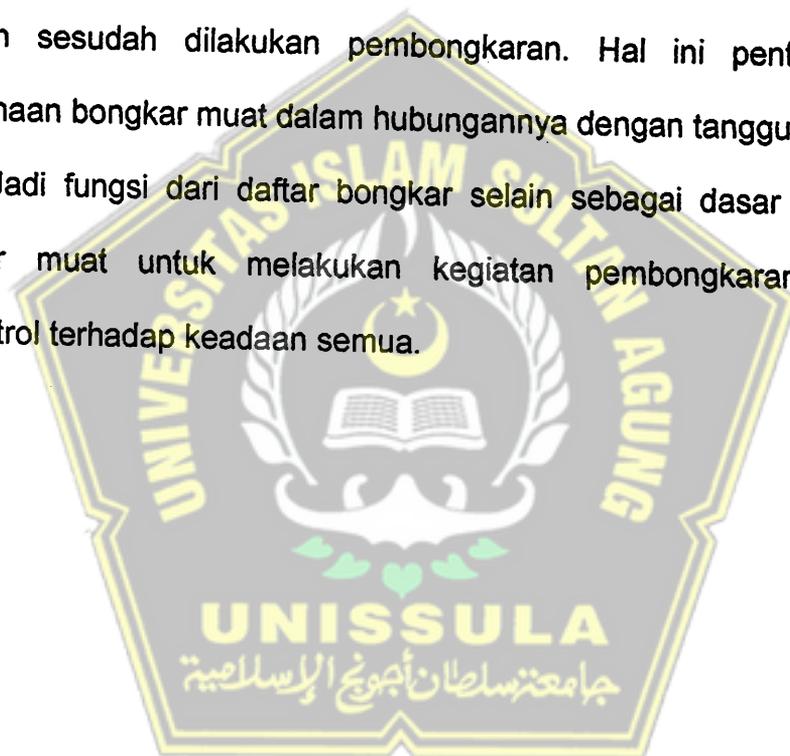
Daftar bongkar ini dibuat oleh Mualim I sebagai penanggungjawab kegiatan pemuatan pada kapal, yang dibuat setelah semua barang selesai dimuat. Daftar bongkar ini dibuat untuk ditujukan ke pelabuhan tujuan meskipun pembuatannya dilakukan di pelabuhan asal. Mualim I dalam membuat daftar bongkar ini berdasarkan resi muatan sesuai dengan nomor urut resi tersebut. Disamping itu Mualim I juga mencatat adanya kerusakan pada coli, misalnya pembungkusnya sobek, peti pecah dan sebagainya.

Pada prinsipnya daftar bongkar dibuat untuk dasar bagi perusahaan bongkar muat dalam melaksanakan pembongkaran dari kapal truck atau gudang. Dalam praktek daftar bongkar ini dapat berfungsi sebagai daftar untuk mencocokkan keadaan barang pada saat pembongkaran dengan keadaan barang pada saat pemuatan. Biasanya untuk mencocokkan barang-barang yang diangkut di pelabuhan tujuan digunakan manifest, yaitu suatu daftar yang terdiri

dari kumpulan konosemen-konosemen dari barang-barang muatan yang dimuatkan atau berada di dalam suatu kapal tertentu.

Didalam pengiriman manifest oleh pengangkut ke pelabuhan tujuan kadang-kadang mengalami keterlambatan sampai di tempat tujuan. Dalam hal demikian, perusahaan bongkar mendasarkan pada daftar bongkar yang telah dibuat sekaligus mengontrol adanya kerusakan yang mungkin terjadi sebelum maupun sesudah dilakukan pembongkaran. Hal ini penting artinya bagi perusahaan bongkar muat dalam hubungannya dengan tanggungjawab.

Jadi fungsi dari daftar bongkar selain sebagai dasar bagi perusahaan bongkar muat untuk melakukan kegiatan pembongkaran, juga sebagai pengontrol terhadap keadaan semua.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PERMASALAHAN

* GAMBARAN UMUM

PT. TIRANGJAYA SAMUDERA (SAMUDERA INDONESIA GROUP) SEMARANG

* Sejarah Beridirnya

Pada tanggal 8 Juli 1989 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yaitu di Jalan Asahan Nomor 02 Semarang didirikan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa yang diberi nama PT. TIRANGJAYA SAMUDERA. Perusahaan ini merupakan anak perusahaan dari PT. Samudera Indonesia Group.

Perusahaan ini disahkan di Jakarta oleh Bapak Sudarpo Sastro Sutomo dan secara hukum perusahaan ini didirikan dihadapan Notaris Soeleman Ardjo Sasmito, SH. Melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan dengan Akte Notaris tanggal 8 Januari 1986 Nomor 14 secara faktual PT. TIRANGJAYA SAMUDERA mulai beroperasi tanggal 1 Oktober 1989 dan bergerak dalam bidang pelayanan jasa bongkar muat barang.

PT. TIRANGJAYA SAMUDERA didirikan di atas tanah yang mempunyai luas sekitar 1.420 m² dengan ruang lingkup pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang sangat luas yaitu Depo dan Dermaga

Pelabuhan. Untuk mendukung kegiatan operasional, PT. TIRANGJAYA SAMUDERA mempunyai beberapa alat mekanis dan non mekanis, misalnya jala-jala.

* **Struktur Organisasi**

Struktur organisasi perusahaan dibagi dalam dua bagian utama yang membawahi beberapa bagian. Dua bagian ini masing-masing dipimpin oleh seorang pimpinan utama. Bagian ini antara lain :

- Bagian operasi
- Bagian non operasi

Bagian operasi bertugas sebagai operasional perusahaan maksudnya adalah terjun langsung dalam kegiatan operasional di lapangan yang meliputi bongkar muat container, pemantauan container, cargo dan pembuatan laporan kegiatan kapal yang berhubungan khusus dengan kegiatan utama jasa pelayaran yang khusus diberikan perusahaan. Sedangkan yang dimaksud dengan bagian non operasi adalah bagian administrasi dan keuangan. Bagian ini mempunyai tugas menetapkan anggaran, pengadministrasian kegiatan, penyediaan dana operasional serta kegiatan yang berhubungan dengan pembukuan dan masalah-masalah keuangan.

Adapun keterangan dari struktur organisasi PT. TIRANGJAYA SAMUDERA :

- *Stevedoring* : Kegiatan membongkar peti kemas dari *chasis* ke dalam palkah kapal dengan menggunakan *crane* baik *crane* darat atau kapal termasuk melepas atau merangkai *crane* peti kemas.
- *Tally* : Orang yang bertugas mencatat *stevedoring*
- *Planner* : Orang yang merencanakan muatan yang akan dimuat di kapal.
- *Foreman* : Orang yang mengatur pembongkaran di kapal serta penggunaan alat-alat
- *Cargodoring* : Orang yang mengerjakan *cargodore*
- *Container* : Peti kemas atau box tempat menyimpan dan mengemas barang-barang muatan yang akan diangkut.
- *Logistik* : Pengadaan barang-barang atau alat-alat yang digunakan dalam bongkar muat.
- *Reefer* : teknis dari container reefer.
- *Repair* : memperbaiki peralatan yang rusak yang berhubungan dengan kegiatan bongkar muat.

- **Monitoring** : Memonitor atau meneliti kembali pelaksanaan kegiatan yang akan dilaksanakan sehubungan dengan kegiatan bongkar muat.
- **Depo** : Tempat penumpukan barang atau container kosong.
- **Alat mekanik** : Peralatan yang digunakan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat.
- **Crane** : Alat untuk memindahkan dan mengangkut barang dalam satuan besar.
- **Forklift** : Alat untuk memindahkan dan mengangkut barang.
- **Claim** : mengganti kerugian apabila terjadi kesalahan atau kerusakan barang.
- **Kuangan** : Bagian yang menghitung tarif yang dikenakan dalam pemakaian jasa atau debitur.
- **Billing** : Bagian yang bertugas menagih hutang piutang.
- **Kasir** : Bagian Penerimaan pembayaran uang atas penggunaan jasa container
- **Pembukuan** : Bagian yang bertugas membukukan transaksi pengeluaran dan pemasukan uang untuk laporan keuangan.

A. Perjanjian pelaksanaan bongkar muat tidak lagi dilakukan oleh pengangkut karena berdasarkan peraturan pemerintah nomor 47 tahun 1957 kegiatan bongkar muat dari / ke kapal dipelabuhan dikerjakan oleh Perusahaan Muatan Kapal Laut (PMKL). Ruang lingkup PMKL pada waktu itu meliputi bongkar / muat dari / ke kapal, *cargodoring*, penyimpanan barang di gudang di lini 1 dan penyerahan / penerimaan (*Delivery / Receiving*).

Di samping itu PMKL juga diperkenankan melakukan kegiatan keagenan dan perveeman / ekspedisi. Dengan peraturan pemerintah nomor 25 tahun 1985 sebagai peraturan pelaksanaan dari Inpres nomor 4 tahun 1985 bahwa pekerjaan bongkar muat barang (*cargo handling*) merupakan kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk tujuan tersebut.

Di dalam bongkar muat tidak terjadi perjanjian khusus mengenai pelaksanaan hanya terdapat surat pernyataan kerja bongkar / muat. Yang berdasar Instruksi Menteri Perhubungan nomor : IM. G / AL 3014 / Phb – 96 tanggal 10 April 1996 seperti yang terlampir ...

B. Hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian

Pada setiap pelaksanaan suatu kegiatan pasti mengandung resiko, begitu pula dengan pelaksanaan bongkar muat barang. Mengenai kegiatan bongkar muat barang, pihak pengangkut atau pemilik barang berharap

supaya barang-barang yang akan dimuat maupun yang sudah dibongkar diterima dalam keadaan baik. Demikian pula halnya pihak perusahaan bongkar muat yang dipercaya untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat selain berusaha untuk memenuhi kewajibannya memuat dan membongkar barang secara aman dan utuh. Akan tetapi, kerugian kadang-kadang masih saja dapat terjadi.

Adapun bentuk kerugian yang mungkin terjadi pada saat pemuatan dan pembongkaran barang di pelabuhan, antara lain :

- a. Pada saat pemuatan dan pembongkaran, barang terjatuh di dermaga atau di laut, sehingga terjadi kerugian pada barang, baik sebagian maupun seluruhnya.
- b. Tidak atau kurang hati-hati memperlakukan barang-barang dan tidak mengindahkan tanda-tanda perlindungan dan peringatan yang tercantum pada masing-masing koli.
- c. Barang tidak utuh lagi, artinya ada kekurangan dari jumlah keseluruhannya.
- d. Terjadi kehilangan barang pada saat penimbunan, dan sebagainya.

Dalam hal terjadi kerugian tersebut di atas, maka ada beberapa hal yang dapat menyebabkan timbulnya kerugian tersebut, yang antara lain :

- a. Adanya perlakuan yang kurang hati-hati terhadap barang-barang baik pada saat stevedoring, cargodoring maupun receiving atau delivery.
- b. Adanya perlakuan yang salah terhadap barang atau penempatan jenis barang yang tidak pada tempatnya, misalnya : meletakkan barang-barang yang berat di atas barang-barang yang ringan.
- c. Kesalahan dalam pengepakan yang biasanya dilakukan oleh pengiriman atau expeditur. Misalnya : tercecer atau tertumpahnya isi koli sehingga terjadi kekurangan berat.
- d. Hilangnya barang karena pencurian. Hal ini biasanya terjadi di gudang pemuatan atau di gudang pembongkaran.
- e. Force Majeure, (keadaan memaksa) dan sebagainya.

Di samping beberapa penyebab di atas, secara khusus dapat ditinjau pula mengenai kesalahan yang terjadi pada saat menangani pemuatan dan pembongkaran barang. Adapun kesalahan-kesalahan yang mungkin terjadi menurut Radiks Purba adalah sebagai berikut :

1. Penanganan atas barang-barang tidak (kurang), disesuaikan dengan tanda-tanda perlindungan dan peringatan yang dicantumkan oleh pengirim barang pada masing-masing koli.
2. Kapasitas derek (kran) dan kapasitas tali derek (SWD tali derek) tidak atau kurang diperhatikan.
3. Pengaruh dari percepatan (perlambatan) dalam menaikkan atau menurunkan barang-barang tidak atau kurang hati-hati sewaktu menaikkan dan menurunkan barang-barang dengan derek (kran).

Jadi, penyebab terjadinya kerugian pada barang kiriman dapat bermacam-macam. Dan pada dasarnya dapat terjadinya di gudang pemuatan, dermaga muat atau bongkar serta di gudang pembongkaran. Akan tetapi tidak selamanya perusahaan bongkar muat harus bertanggungjawab terhadap semua bentuk kerugian tersebut di atas. Karena tidak semua kerugian yang terjadi adalah kesalahan dan tanggungjawab perusahaan bongkar muat. Sedangkan di dalam prakteknya dari kapal sampai dengan diserahkannya barang tersebut kepada penerima barang.

Sedangkan secara nyata waktu tersebut meliputi antara lain :

1. Pada saat barang dipindahkan dari truk atau kendaraan darat pengangkut sampai dilakukan penumpukan di gudang lini 1 atau sebaliknya
2. Selama barang ditimbun di gudang
3. Pada saat mengeluarkan barang dari gudang untuk diangkut ke dermaga atau sebaliknya.
4. Selama kegiatan memuat atau membongkar barang dari atau ke kapal, truk, ke dalam palka kapal.

Dari hal di atas, maka selama waktu bongkar muat tersebut mungkin terjadi peristiwa-peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian seperti yang telah disebutkan di muka, dan akan menjadi tanggungjawab perusahaan bongkar muat asal kerugian tersebut bukan akibat kesalahan dari pengirim.

Mengenai tanggung jawab yang ada pada perusahaan bongkar muat tidak terlepas dari kewajiban-kewajiban yang melekat padanya. Dengan demikian, apabila terjadi kerugian yang timbul akibat dari kesalahan pelaksanaan bongkar muat, maka perusahaan bongkar muat haruslah bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Oleh karena pelaksanaan kegiatan bongkar muat merupakan bagian dari penyelenggaraan pengangkutan, maka perusahaan bongkar muat yang berkedudukan sebagai perantara yang tidak secara langsung terlibat dalam proses pengangkutan mempunyai beberapa kewajiban, seperti yang termuat dalam pasal 6 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : A-216/AI, 1962, yaitu :

- a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha dalam keputusan ini dan kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.
- b. Memenuhi batas minimal kecepatan bongkar muat barang yang ditetapkan di pelabuhan.
- c. Mengenakan atau memberlakukan tarif jasa bongkar muat yang berlaku.
- d. Meningkatkan ketrampilan kerja.
- e. Bertanggungjawab terhadap barang-barang tersebut berada di bawah pengawasannya.

- f. Bertanggungjawab pula atas kerusakan pada alat bongkar (gear) kapal yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya.
- g. Menyampaikan laporan kegiatan usahanya secara berkala kepada :
 - 1. Administrator pelabuhan setempat berupa laporan harian, bulanan dan tahunan.
 - 2. Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut di setempat berupa laporan bulanan dan tahunan.
- h. Mentaati segala peraturan prundang-undangan yang berlaku.

Sedangkan kewajiban dari perusahaan ditentukan atas dasar perjanjian bongkar muat yang antara lain adalah :

- a. Memenuhi kewajiban bongkar muat barang.
- b. Menjamin terlaksananya kegiatan bongkar muat sesuai seperti yang tercantum dalam perjanjian bongkar muat.

Dalam usaha melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah diuraikan di muka, maka perusahaan bongkar muat bertanggungjawab terhadap kelancaran kegiatan bongkar muat dan menjamin keselamatan pada waktu penyerahan dan penerimaan barang. Untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat yang meliputi stevedoring, cargodoring dan receiving atau delivery, perusahaan banyak menggunakan jasa tenaga kerja yang disebut sebagai tenaga kerja bongkar muat. Tenaga kerja ini diperlukan untuk menggunakan

alat bantu yang berupa peralatan-peralatan khusus yang diperlukan untuk melaksanakan bongkar muat tersebut. Oleh sebab itu resiko adanya kerusakan sebagai akibat dari kelalaian tenaga kerja dalam cukup besar. Dengan kata lain kerugian akibat kelalaian tenaga kerja adalah menjadi tanggungjawab perusahaan bongkar muat.

Kewajiban perusahaan bongkar muat yang telah disebutkan di muka berkaitan langsung dengan masalah tanggung jawab, yaitu kewajiban perusahaan untuk menanggung sendiri kerugian sebagai akibat musnah, hilangnya atau rusaknya barang. Kewajiban menanggung kerugian ini biasanya diwujudkan dengan pembayaran ganti rugi.

Dari kewajiban perusahaan tersebut di atas, menimbulkan prinsip dari tanggungjawab perusahaan bongkar muat yaitu prinsip *Presumption of Liability*.

Secara singkat pengertian dari prinsip *Presumption of Liability* dapat diuraikan sebagai berikut : perusahaan bongkar muat dianggap selalu bertanggungjawab sepenuhnya terhadap kerugian-kerugian yang terjadi atas barang-barang yang dimuat ataupun dibongkar, yang disebabkan oleh bahaya yang senyatanya sebagai akibat kesalahan dari perusahaan bongkar muat. Hal ini mengandung konsekwensi bahwa perusahaan bongkar muat juga bertanggungjawab secara sepenuhnya untuk berapapun besarnya kerugian yang timbul.

Prinsip *Presumption of Liability* pada pelaksanaan bongkar muat ini mengandung pengertian bahwa perusahaan bongkar muat dimungkinkan lagi untuk mengadakan janji dan pembatasan serta pembebasan tanggungjawab terhadap kerugian yang timbul akibat dari kesalahan perusahaan bongkar muat.

Akan tetapi perusahaan bongkar muat dimungkinkan untuk bertanggungjawab sebagian saja, yaitu dalam hal penyebab dari timbulnya suatu kerugian yang tidak jelas. Dalam hal demikian, maka penyelesaiannya dikembalikan kepada kesepakatan dari para pihak. Kesepakatan dimaksud bukan dalam arti janji pembatasan tanggungjawab perusahaan bongkar muat, karena kesepakatan tersebut sudah ada berdasarkan pada berita acara kerusakan yang dibuat setelah pemuatan ataupun pembongkaran.

Fungsi dan tanggung-jawab Perusahaan bongkar muat

Kegiatan bongkar muat diselenggarakan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk kegiatan tersebut, terlepas dari perusahaan pelayaran dan pemilik barang, sehingga PBM merupakan usaha. Penunjang angkutan laut yang berfungsi sebagai :

1. Pelaksana kegiatan bongkar muat barang sebagai kegiatan utama di pelabuhan.

2. Salah satu mata rantai transportasi yang ikut bertanggung-jawab melancarkan dan meningkatkan efisiensi kegiatan di pelabuhan sedangkan perusahaan bongkar muat bertanggung jawab atas :
- a. Kelancaran kegiatan bongkar muat dan keselamatan penyerahan / penerimaan barang.
 - b. Tercapainya produktivitas kerja yang disepakati dalam kondisi normal.
 - c. Keselamatan kerja tenaga kerja bongkar muat (TKBM) selama melaksanakan kegiatan bongkar muat.
 - d. Kerusakan barang yang diakibatkan oleh karena salah penanganan / kelalaian dalam carco handling.
 - e. Kebenaran atas laporan kegiatan yang disampaikan.
 - f. Keselamatan bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam operasi bongkar muat.
 - g. Kerusakan atas fasilitas pelabuhan yang digunakan.
- C. Hambatan-hambatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan dan cara menyelesaikannya**

Perjanjian bongkar muat barang di PT. Tirangjaya Samudera pada prinsipnya tidak ada prosedur dan syarat-syarat yang diatur secara khusus yang terpenting dalam suatu perjanjian bongkar muat adalah kesepakatan antara pihak tercharter dan pencharter, kesepakatan

biaya, kesepakatan jenis kapal laut yang akan digunakan oleh pihak pemakai maupun kesepakatan dalam pelaksanaannya.

Dalam suatu perjanjian bongkar muat apabila telah disepakati secara bersama antara pihak tercarter dan pihak pencarter akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang mengikatkan dirinya dalam suatu perjanjian. Demikian juga di PT. Tirangjaya Samudera akan menimbulkan hak dan kewajiban antara pihak tercarter dan pihak pencarter. Sehubungan dengan itu maka pelaksanaannya hak dan kewajiban dalam perjanjian bongkar muat di PT. Tirangjaya Samudera yaitu antara PT. Tirangjaya Samudera sebagai pihak tercarter dengan pihak ketiga selaku pihak pencarter berpedoman pada perjanjian yang telah disepakati oleh kedua pihak.

Dalam suatu kesepakatan kedua belah pihak tidaklah terlepas dari suatu permasalahan-permasalahan yang timbul begitu juga dengan perjanjian yang dilakukan oleh pihak PT. Tirangjaya Samudera dengan pihak ketiga mempunyai hambatan-hambatan atau masalah yang timbul dalam pelaksanaan perjanjian kesepakatan bongkar muat di PT. Tirangjaya Samudera adalah sebagai berikut :

1. Dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat pihak pencarter kadang terlambat dalam membayar biaya angkutan barang yang telah disepakati oleh kedua pihak, dengan kata lain bahwa

pembayaran tidak sesuai jadwal yang telah disepakati secara bersama.

2. Terjadinya pembatalan pemberangkatan kapal yang dilakukan oleh pihak tercarter (PT. Tirangjaya Samudera) yang masalahnya bagi PT. PELINDO yang merupakan pembatalan mendadak.

Untuk mengatasi dan menyelesaikan hambatan-hambatan atau permasalahan tersebut, pihak PT. Tirangjaya Samudera mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

1. Untuk mengatasi dan menyelesaikan permasalahan atau hambatan dalam pembayaran biaya angkutan barang, pihak tercarter (PT. Tirangjaya Samudera) mewajibkan pihak pencarter untuk memberikan deposit atau jaminan atas biaya angkut barang tersebut.
2. Untuk mengatasi dan menyelesaikannya permasalahan atau hambatan apabila terjadi pembatasan oleh pihak tercarter (PT. Tirangjaya Samudera), maka pihak tercarter (PT. Tirangjaya Samudera) memberikan hak kepada pihak pencarter untuk mengatasi kekurangan bagasi kapal sehingga tidak timbul kekurangan di hari berikutnya.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah diuraikan keseluruhan materi dari skripsi, yang berjudul "Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Antara PT. Samudera Indonesia (Group PT. Tirangjaya Samudera) Dengan PT. Pelindo di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang", maka pada bab IV ini akan penulis coba untuk memberikan kesimpulan dari apa yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya sebagai berikut :

- a. Pada pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan tidak diperlukan perjanjian secara khusus hanya terjadi antara PT. TIRANGJAYA SAMUDERA dengan pihak ketiga, seperti perjanjian pada umumnya perjanjian bongkar muat barang juga mempunyai sifat konsensual artinya perjanjian pelaksanaan bongkar muat terbentuk apabila ada kata sepakat dari para pihak. Kesepakatan para pihak tersebut dapat disimpulkan dari perbuatan para pihak, yaitu dengan penyerahan barang yang akan dimuat kepada pihak perusahaan bongkar muat di gudang yang telah ditentukan.
- b. Prinsip *Presumption of Liability* pada pelaksanaan bongkar muat ini mengandung pengertian bahwa perusahaan bongkar muat dimungkinkan lagi untuk mengadakan janji dan pembatasan serta pembebasan

tanggung jawab terhadap kerugian yang timbul akibat dari kesalahan perusahaan bongkar muat. Sedangkan perusahaan bongkar muat bertanggung jawab atas :

1. Kelancaran kegiatan bongkar muat dan keselamatan penyerahan/penerimaan barang.
 2. Tercapainya produktivitas kerja yang disepakati dalam kondisi normal.
 3. Keselamatan kerja tenaga kerja bongkar muat selama melaksanakan kegiatan bongkar muat.
 4. Kerusakan barang yang diakibatkan oleh karena salah penanganan/kelalaian dalam cargo handling.
 5. Kebenaran atas laporan kegiatan yang disampaikan.
- c. Hambatan-hambatan yang terjadi didalam pelaksanaan perjanjian :
- 1) Dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat pihak pen-*charter* kadang terlambat dalam membayar biaya angkutan barang yang telah disepakati oleh kedua pihak, dengan kata lain bahwa pembayaran tidak sesuai jadwal yang telah disepakati secara bersama.
 - 2) Terjadi pembatalan pemberangkatan kapal penyelesaiannya
 - Untuk mengatasi dan menyelesaikan permasalahan atau hambatan dalam pembayaran biaya angkutan barang, pihak ter-*charter* mewajibkan pihak pen-*charter* untuk memberikan deposit atau jaminan atas biaya angkutan barang tersebut.

- Untuk mengetahui dan menyelesaikan permasalahan atau hambatan apabila terjadi pembatasan oleh pihak *ter-charter* maka pihak *ter-charter* memberikan hak kepada pihak *ter-charter* untuk mengatasi kekurangan bagasi kapal.

B. Saran

- a. Khusus mengenai tanggungjawab perusahaan bongkar muat hendaknya diatur lebih jelas dan terinci lagi, terutama mengenai kriteria-kriteria yang dipakai dalam menetapkan suatu pemberian ganti rugi. Sehingga diharapkan para pihak tidak merasa dirugikan, khususnya bagi tercapainya penyelesaian yang cepat, mudah dan murah.
- b. Alangkah baiknya apabila dalam memberikan suatu pelayanan kepada para pemakai jasa ditingkatkan baik service yang memadai maupun sistem pengangkutan dan pembongkaran tepat, aman dan efisien sehingga jasa pelayanan tetap lancar.

DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad, Hukum Perikatan, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal. 78

Human a. Carel Lawalata, Konosemen dan Forwarding Agency, Cetakan Kesatu, Aksara Baru, Jakarta, 1983, halaman 77

H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta, 1991, hal.2

Radiks Purba, Angkutan Muatan Laut, Jilid III, Bharata Karya Aksara, jakarta, 1981, halaman 87

R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Cetakan Keduabelas, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, halaman 134

R. Soetojo Prawirohamidjojo dan Marthalena Pohan, Hukum Perikatan, Cetakan Kedua, Bina Ilmu, Surabaya, 1984, halaman 181

R. Setiawan, Pokok-Pokok Perikatan, Bina Cipta, Bandung, 1984, hal. 49

R. Soekardono, Hukum dagang Indonesia, Jilid Kedua, Rajawali, Jakarta, 1986, halaman 27

R. Subekti, Hukum Perjanjian, PT. Intermasa, Jakarta, 1991, hal. 7

Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta, 1995, hal. 2 – 3

Wiwoho Soejono, Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Pelabuhan, Cetakan Kesatu, Liberty

Wawancara, dengan Bapak Soegito, selaku Direktur
Lihat, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 88/AL/305/Phb –
1985
Surat pernyataan Kerja Bongkar Muat
Instruksi Menteri Perhubungan No. 1M.6/AL.3014/Phb-96/tanggal 10
April 1996

Kepada
 Yth. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III
 Cabang Tanjung Emas
 di
 Semarang

SURAT PERNYATAAN KERJA BONGKAR / MUAT

1. Dasar Instruksi Menteri Perhubungan Nomor : IM.6/AL 3014/Phb - 96 tanggal 10 April 1996
2. Bahwa kami yang bertanda tangan dibawah ini masing-masing pihak menyatakan sebagai berikut :
 - a. Perusahaan Pelayaran
 - Penanggung Jawab
 - Alamat Kantor
 - Telepon
 - Selanjutnya disebut pihak pertama, menerangkan dan menyatakan sebagai berikut :
 1. Nama Kapal
 2. Bendera
 3. Keagenan
 4. Panjang Kapal (LOA)
 5. GRT / DWT
 6. Draft
 7. Jenis Pelayaran
 8. Tiba dari / ke
 9. Bongkar / Muat
 - b. Perusahaan Bongkar / Muat
 - Penanggung jawab
 - Alamat Kantor
 - Telepon
 - Selanjutnya disebut pihak kedua, menyatakan kesanggupan sebagai berikut :
 1. Melaksanakan bongkar / muat langsung / melalui gudang selama hari mulai tanggal jam s/d tanggal jam
 2. Menyediakan buruh sebanyak gang setiap gilir kerja (shift).
 3. Produktivitas bongkar / muat Ton/Box/Gang/Jam dan
 4. Menyediakan peralatan B/M yang cukup dan lengkap serta menjamin crane winch bekerja dengan baik, bila terjadi kerusakan segera diadakan perbaikan / penggantian peralatan.
 5. Melaporkan hasil kegiatan B/M setiap hari sebelum jam 09.00 wib pada hari berikutnya kepada PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Emas dan ADPEL.
 - c. EMKL / Freight Forwarding
 - Penanggung jawab
 - Alamat kantor
 - Telepon
 - Selanjutnya disebut pihak ketiga, menyatakan sebagai berikut :
 1. Menyediakan Truck yang cukup sebanyak unit sehingga menjamin kelancaran angkutan barang dan tidak terjadi gantung sling, karena kurang truck.
 2. Menyediakan gudang penampungan yang cukup pada :
 - Gudang Alamat
 - Gudang Alamat
 - Gudang Alamat
 3. Bersedia melakukan kegiatan B / M di gudang penerima sesuai pada jam - jam kerja di Pelabuhan (kerja 24 jam).
3. Apabila ketentuan - ketentuan sebagaimana tersebut butir a ; b ; c ; diatas tidak dipenuhi maka pihak pertama, pihak kedua, pihak ketiga bersedia menerima tindakan apapun yang diambil oleh PPSA demi pertimbangan terlaksananya kelancaran bongkar / muat.
4. Demikian surat pemyataan ini kami buat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Pihak Ketiga
 FREIGHT FORWARDING/
 E M K L

Semarang,
 Pihak Kedua
 PERUSAHAAN BONGKAR / MUAT

Pihak Pertama
 PERUSAHAAN PELAYARAN

Mengetahui
 Pusat Pelayanan Satu Atap

Tembusan :

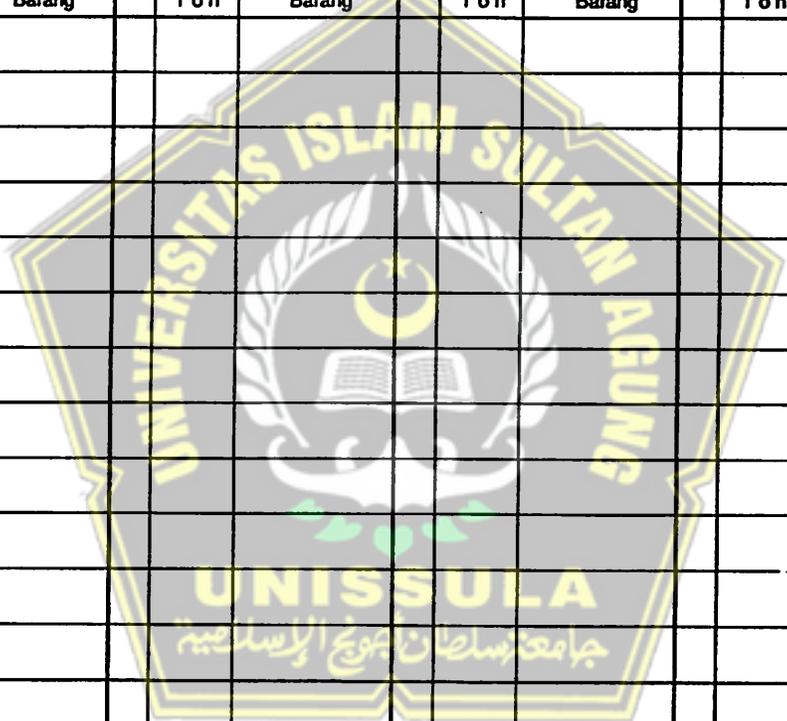
1. ADPEL / Kabid LALA
2. Supervisi Operasi

OPERATION PLANING

NAMA KAPAL : PELAYARAN : AGEN : CRANE KAPAL SWL : UNIT TON
 P B M : EMKL : PEMILIK : KONDISI CRANE :
 K A D E : MULAI B/M : SELESAI B/M : CRANE DARAT SWT : UNIT TON
 BONGKAR / MUAT : TON JUMLAH : TON SOP / DAY : TON RENCANA KERJA : SHIFT

TANGGAL SHIFT	PALKA I			PALKA II			PALKA III			PALKA IV			PALKA V			PALKA VI			JUMLAH TON / SHIFT
	B/M Ton	B/M Ton	Jenis Barang																
TGL SHIFT I																			
TGL SHIFT II																			
TGL SHIFT III																			
TGL SHIFT I																			
TGL SHIFT II																			
TGL SHIFT III																			
TGL SHIFT I																			
TGL SHIFT II																			
TGL SHIFT III																			
TGL SHIFT I																			
TGL SHIFT II																			
TGL SHIFT III																			
JUMLAH																			

CATATAN :
 PEMILIK BARANG / E M K L PERUSAHAAN PELAYARAN Tanjung Emas, 199
 PERUSAHAAN BONGKAR MUAT CABANG PELABUHAN TANJUNG EMAS





Alamat : Jl. Asahan No. 2 Semarang 50174
Tilpon : (024) 3542332, 3540685, 3515443
Telex : 22250 Facsimile 024 - 3540685

Bankers :
B.N.I 1946
P.T. Bank N
Exim

SURAT KETERANGAN

1. Dengan ini menerangkan bahwa :

N a m a : RINI SETYAWATI ABADI
NIM/NRIM : 03.96.4366/96.6.101.01000.50107
Jurusan : Ilmu Hukum Perdata
Universitas : Universitas Islam Sultan Agung
Semarang

Yang bersangkutan pada bulan Juni sampai Juli 2001 telah Melaksanakan penelitian di PT Tirangjaya Samudera Semarang.

2. Demikian surat keterangan ini diberikan untuk dapat dipergunakan seperlunya dan kepada yang bersangkutan agar menjadi maklum.

Semarang, 26 Juli 2001
PT Tirangjaya Samudera

