

**PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI LAUT DI PT. INDO PERDANA LINTASJAGAD BATAM
DENGAN CV. JAYA RAYA**

Oleh : Bobby Farras Pratomo

Pembimbing 1 : Dr. Maryati Bachtiar, SH., M.Kn

Pembimbing 2 : Riska Fitriani, SH., MH

Email : bobbyfarras@yahoo.com - Telepon : 0812 61422489

ABSTRACT

The transport of goods in its implementation is preceded by agreement between the parties, namely the sender, the receiving party, and the third party as the introductory party. This freight deal is contained in a contract of carriage which includes the rights and obligations of each party in the process of delivery to the receipt of goods. This contract is very important considering the risks that will be encountered when the goods are in transit, the clause on the transport agreement must include also the rights and obligations of third parties. The purpose of this study is to know the rights and obligations in the agreement of transporting goods by sea at the transportation company PT. Indo Perdana Lintasjagad and constraints that occur in the implementation of goods transport by sea between PT.Indo Perdana Lintasjagad with CV. Jaya Raya.

The type of this research is sociological law research that is research on the effectiveness of the current law while when viewed from the nature of this research is descriptive. This study uses primary data that is data obtained directly from the first source and direct observation conducted by the researcher into the field and secondary data that is the data that has been so.

The results of this study are the rights and obligations in the sea freight transport agreement in the freight company PT.Indo Perdana Lintasjagad Batam embodied in legislation or delivery agreement of goods made by PT. IPL with CV. Jaya Raya. Rights and obligations between PT. IPL and CV. Jaya Raya is everything that must be met or must be accepted by PT. IPL and CV. Jaya Raya arising from a legally-established agreement. Constraints in the implementation of goods transport by sea between PT. Indo Perdana Lintasjagad with CV. Jaya Raya is a dense transport schedule followed by the number of existing customers and the delay of delivery of CV's belongings. Jaya Raya to Container Yard (CY), the occurrence of damage to the goods during the inspection process by the water police officers and at the time of bongkat loading by the ABK. To overcome this, done cooperation or sign contract with CV. Jaya Raya with a minimum contract period of one year.

Keywords: responsibility, transportation, sea.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dunia bisnis sangat diperlukan adanya hukum perjanjian. Hukum kontrak atau hukum perjanjian merupakan tulang punggung yang sangat fundamental. Sebab bagaimanapun juga bisnis itu bermula dari adanya perjanjian antara pelaku bisnis itu sendiri. Karena itu, dapat dipastikan bahwa para pebisnis tidak dapat mengabaikan aspek-aspek hukum perjanjian dalam bisnisnya. Ini dilakukan untuk menghindari hal-hal fatal yang mungkin akan terjadi.¹

Salah satu terjadinya pelaksanaan perjanjian dilakukan dalam bidang pengangkutan. Pengangkutan merupakan bidang yang vital dalam kehidupan masyarakat, dengan adanya pengangkutan berbagai kesulitan yang ditemui manusia dapat diselesaikan. Pentingnya pengangkutan dalam kehidupan masyarakat, maka diperlukan hukum pengangkutan dalam hal ini adalah hukum pengangkutan niaga.²

Peristiwa penyelenggaraan pengangkutan barang terjadi karena adanya perjanjian. Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut dilakukan atas “persetujuan” bersama antara pengangkut dan pengirim. Muhammad memperjelas keterangannya bahwa perjanjian pengangkutan niaga adalah persetujuan

dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.³

Selama proses pengangkutan berlangsung, para pihak tidak boleh melakukan wanprestasi, wanprestasi ini sendiri berarti tidak melakukan prestasi sebagaimana telah diatur didalam perjanjian pengangkutan tersebut. Wanprestasi ini sendiri dapat terjadi karena kesengajaan, kelalaian, tanpa kesalahan atau tidak dilaksanakannya perjanjian karena adanya alasan-alasan yang memaksa (*force majeure*).⁴ Oleh karena itu pengangkut wajib menjaga keselamatan barang dari mulai barang dikirim, diperjalanan, hingga sampai ketangan penerima, sedangkan pengirim berkewajiban membayar sejumlah uang untuk membayar ongkos jasa pengangkutan. Terkait tanggung jawab pengangkut, pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak atau hilangnya barang baik menyeluruh maupun sebagian, sehingga tidak dapat menyerahkan barang-barang yang diangkut.

Perjanjian yang terjadi antara PT. IPL dengan CV. Jaya Raya awalnya terjadi secara tertulis pada bulan Maret 2014 dan dijelaskan di dalamnya kewajiban dan hak kedua belah pihak secara detail mengenai masalah tanggung jawab pengangkut apabila

¹Fuady Munir, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2001, hlm. 2.

²Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm.48.

³*Ibid.*

⁴Salim H.S., *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2003, hlm. 100.

dalam proses pengangkutan terjadi barang rusak ataupun terlambat sampai tujuan. Seiring waktu CV. Jaya Raya menjadi langganan PT. IPL dalam pengiriman barang berupa susu kaleng kental manis merek Tarik-tarik sehingga perjanjian dilakukan dengan cara konsensus kesepakatan kedua belah pihak, karna sebagai perusahaan pengangkutan PT. IPL selalu menjaga kepercayaan pengguna jasanya. Perusahaan pengangkutan PT. IPL adalah tempat penulis melakukan penelitian. Berdasarkan riset yang dilakukan oleh penulis pada PT. IPL dengan CV. Jaya Raya mengenai pengiriman barang pada bulan Agustus 2016 didapati bahwa ada komplain yang dilakuan CV. Jaya Raya dengan jasa yang diberikan PT. IPL diakibatkan kerusakan barang yang diangkut oleh PT. IPL tersebut.

Atas kelalaian yang telah dilakukan oleh PT. IPL di dalam mengangkut barang milik CV. Jaya Raya yang menyebabkan kerusakan pada barang milik CV. Jaya Raya pada saat pengangkutan, maka PT. IPL telah melanggar Pasal 1338 Ayat (1) KUH Perdata yang menyatakan bahwa suatu perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya, di dalam Pasal ini mengandung makna bahwa masing-masing pihak yang terkait dalam sebuah perjanjian tersebut wajib melakukan prestasinya sebagaimana telah tercantum dalam perjanjian tersebut, terkait dengan perjanjian pengangkutan laut ini yang mana kewajiban para pihak telah tercantum didalam sebuah *cognosement* dan harus dipenuhi.

Menurut pihak CV. Jaya Raya bahwa wanprestasi yang telah dilakukan oleh PT. IPL adalah terjadinya kerusakan barang-barang milik CV. Jaya Raya di dalam proses

pengiriman. Berdasarkan perjanjian yang telah disepakati oleh kedua belah pihak bahwa bila terjadi kerusakan sepenuhnya yang disebabkan oleh pihak PT. IPL maka pihak PT. IPL akan mengganti kerugian sesuai dengan hasil musyawarah bersama dan apabila tidak terdapat kata sepakat maka kedua belah pihak menunjuk pada Pengadilan Negeri yang disepakati bersama. Tetapi bila kerusakan barang tidak disebabkan oleh pihak PT. IPL, maka PT. IPL tidak bertanggungjawab terhadap segala kerusakan yang terjadi.

CV. Jaya Raya menuntut pertanggungjawaban atas kerusakan barang-barang selama proses pengangkutan pada PT. IPL. Untuk itu PT. IPL melakukan investigasi untuk mengetahui letak kesalahan pada kasus ini. Pada hal ini seharusnya para pihak dalam pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian pihak pengirim barang. Terhadap tanggung jawab itu tidak mungkin hanya satu pihak saja yang menanggungnya karena masing-masing pihak memiliki tanggung jawab dengan batasan tertentu, terutama pihak pengangkut yang sejak awal sudah bersedia menanggung kerugian apabila barang yang diangkutnya mengalami kerusakan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut di perusahaan pengangkutan PT.Indo Perdana Lintasjagad Batam?

Apakah yang menjadi kendala dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut antara PT.Indo Perdana Lintasjagad dengan CV. Jaya Raya?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1) Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut di perusahaan pengangkutan PT. Indo Perdana Lintasjagad.
- b. Untuk mengetahui kendala apa yang terjadi dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut antara PT. Indo Perdana Lintasjagad dengan CV. Jaya Raya.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Untuk memberikan sumbangan ilmu pengetahuan bagi masyarakat, terutama bagi mahasiswa perguruan tinggi fakultas hukum maupun instansi yang terkait didalam penelitian ini.
- b. Sebagai informasi bagi penelitian selanjutnya mengenai pelaksanaan tanggungjawab pengangkutan laut.
- c. Untuk membandingkan ilmu pengetahuan yang diperoleh dibangku perkuliahan dengan yang ditemukan dilapangan.

D. Kerangka Teori

1. Teori Tanggung Jawab

Tanggung jawab hukum pengangkutan berdasarkan hukum nasional diatur dalam staatblad 1939-1000, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip dalam menentukan tanggung jawab yaitu sebagai berikut:

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan. Dalam prinsip ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan

pengangkutan adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Hukum positif di Indonesia yang dapat digunakan oleh prinsip ini adalah Pasal 1365 BW yaitu Pasal perbuatan melawan hukum.

- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga. Menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan diri dari kesalahan. Dalam prinsip ini tergugat yang berperan dalam pembuktian bahwa tergugat tidak bersalah. Didalam KUH Dagang prinsip tanggung jawab ini dapat ditemukan dalam pasal 468 yang berbunyi "Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahan".
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak. Dalam prinsip ini bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.⁵

2. Teori Efektivitas Hukum

Kata Secara etimologi kata efektivitas berasal dari kata efektif yang berarti efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya), manjur atau

⁵ Salim, H.S., *Op.cit*, hlm 158-160

mujarab (tentang obat); dapat membawa hasil; berhasil guna (tentang undang-undang peraturan).⁶ Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa suatu keadaan hukum tidak berhasil atau gagal mencapai tujuannya biasanya diatur pada pengaruh keberhasilannya untuk mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu, sehingga yang mencapai tujuan disebutnya positif, sedangkan yang menjauh tujuan dikatakan negatif.⁷

Efektivitas dapat berarti pengukuran tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya, ketika ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur sejauh mana aturan hukum itu ditaati atau tidak ditaati. Tentu saja, jika suatu aturan hukum ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, kita akan mengatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan adalah efektif. Sekalipun dapat dikatakan aturan yang ditaati itu efektif, tetapi kita dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektivitasnya.⁸

E. Metode Penelitian

1) Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah penelitian hukum sosiologis yaitu penelitian terhadap efektifitas hukum yang sedang berlaku.⁹ Dalam hal ini penulis

⁶Tri Rama, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Karya Agung, Surabaya, 2001, hlm 131.

⁷Soerjono Soekanto, *Efektifitas Hukum Dan Peranan Saksi*, Remaja Karya, Bandung, 1985, hlm 7.

⁸Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum Dan Teori Peradilan*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2009, hlm 375.

⁹P. Joko Subagyo, *Metode penelitian Dalam Teori dan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta, 2011, hlm. 11.

melakukan penelitian terhadap pelaksanaan kontrak pengangkutan pada perusahaan pengangkutan PT. Indo Perdana Lintasjagad di kota Batam dengan pihak pengguna jasanya. Penelitian ini adalah penelitian yang bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data sedetail mungkin tentang objek yang akan diteliti sesuai dengan keadaan yang ada di lapangan saat penelitian dilangsungkan dan menggambarkan secara lengkap dan terperinci mengenai pelaksanaan kontrak pengangkutan barang melalui laut antara pihak yang bersangkutan.

2) Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah di PT. Indo Perdana Lintasjagad Kota Batam, Provinsi Kepulauan Riau.

3) Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah: 1) PT. Indo Perdana Lintasjagad, 2) Pengguna jasa pengangkutan laut. Sampel di dalam penelitian ini adalah Direktur PT. Indo Perdana Lintasjagad dan Pengguna jasa pengangkutan barang melalui laut.

4) Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu data yang sudah jadi. Adapun data sekunder terdiri dari :

a. Data Primer

Data yang didapatkan langsung dari sumber pertama dan observasi langsung yang dilakukan oleh peneliti ke lapangan¹⁰ serta melalui wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat di dalam pelaksanaan kontrak pengangkutan oleh PT. Indo Perdana Lintasjagad di kota Batam. Data lapangan diperlukan

¹⁰Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm.12.

sebagai konsekuensi pendekatan penelitian hukum empiris. Baik dalam bentuk perilaku verbal perilaku nyata, maupun perilaku yang terdorong dalam berbagai hasil perilaku atau catatan arsip.¹¹ Data primer merukan data yang diperoleh penulis langsung dari reponden dengan cara melakukan penelitian lapangan mengenai hal-hal yang bersangkutan dengan masalah yang diteliti.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data hukum dalam penelitian yang diambil dari kepustakaan yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier, dan bahan non hukum. Data sekunder diperoleh dengan studi dokumentasi dan penelusuran litelatur yang berkaitan dengan penelitian.

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan,

2. Bahan Hukum Sekunder

Yaitu bahan-bahan penelitian yang berasal dari litelatur atau hasil penulisan para ahli sarjana berupa buku yang berkaitan dengan pokok pembahasan.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Data tersier diperoleh dari kamus, ensiklopedia, dan web.

5) Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara, yaitu alat pengumpulan data dengan cara menanyakan langsung kepada pihak yang bersangkutan untuk memperoleh hasil penelitian,¹² yaitu pihak PT. Indo Perdana Lintasjagad dan pihak pemakai jasa pengangkutankota. Wawancara dapat dilakukan dengan pertanyaan terstruktur dan mendalam, serta diskusi kelompok terarah (*focus group discussion*).

b. Kuisisioner, yaitu metode pengumpulan data dengan cara wawancara terstruktur, membuat daftar-daftar pertanyaan yang memiliki korelasi dengan permasalahan yang diteliti pada umumnya dalam daftar pertanyaan telah disediakan jawabannya, dan dengan menggunakan pedoman wawancara tertutup dan terbuka, responden memilih jawaban sesuai dengan pilihannya, di samping dengan adanya jawaban pertanyaan yang belum ditentukan.¹³

c. Studi Kepustakaan,¹⁴ yaitu merupakan alat pengumpulan data yang dilakukan melalui data tertulis dengan menggunakan content analysis berdasarkan literatur-literatur kepustakaan yang memiliki korelasi dengan

¹²P. Joko Subagyo, *Op.cit*, hlm. 39.

¹³*Ibid.*

¹⁴Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm. 104.

¹¹Pieter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta Kencana, Jakatra, 2005, hlm. 141.

permasalahan yang sedang diteliti.

6) Analisis Data

Data dan bahan yang telah terkumpul dan diperoleh dari penelitian akan diolah, disusun, dan dianalisa secara kualitatif, pengolahan data secara kualitatif merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan penelitian data deskriptif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hak dan Kewajiban dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di Perusahaan Pengangkutan PT.Indo Perdana Lintasjagad Batam

Pihak-pihak yang terkait di dalam perjanjian pengangkutan laut adalah pihak pengirim barang dan pengangkut. Sedangkan penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. Penerima merupakan pihak ke tiga yang berkepentingan atas penyerahan barang. PT. Indo Perdana Lintasjagad (IPL) melakukan perjanjian dengan CV. Jaya Raya. PT. IPL bergerak di bidang transportasi/pengangkutan sedangkan CV. Jaya Raya merupakan distributor susu kaleng kental manis merek Tarik-Tarik. PT. IPL dan CV. Jaya Raya telah melakukan perjanjian secara tertulis dan dijelaskan didalamnya kewajiban dan hak kedua belah pihak secara detail mengenai masalah tanggung jawab pengangkut apabila dalam proses pengangkutan terjadi barang rusak ataupun terlambat sampai tujuan.

Hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut di perusahaan pengangkutan PT.Indo Perdana

Lintasjagad Batam dengan CV. Jaya Raya yang antara lain adalah sebagai berikut:

- 1) PT. IPL berhak dan dibenarkan memuat angkutan di atas *deck* dan segala resiko adalah menjadi beban dan tanggung jawab CV. Jaya Raya dengan limid kapal dalam keadaan layak laut (*sea worthy*). PT. IPL tidak bertanggung jawab atas tumpah, hilang, rusak, berkurang muatan, baik dalam keadaan berlayar maupun sewaktu berada di pelabuhan muatan bongkar.
- 2) PT. IPL akan bertanggung jawab bila terjadi kerusakan sepenuhnya yang disebabkan oleh pihak PT. IPL maka pihak PT. IPL akan mengganti kerugian sesuai dengan hasil musyawarah bersama dan apabila tidak terdapat kata sepakat maka kedua belah pihak menunjuk pada Pengadilan Negeri yang disepakati bersama. Tetapi bila kerusakan barang tidak disebabkan oleh pihak PT. IPL, maka PT. IPL tidak bertanggungjawab terhadap segala kerusakan yang terjadi.
- 3) Ditempat-tempat yang dangkal dan membahayakan ABK dan kapal, maka PT. IPL berhak untuk menentukan tempat yang aman dan terdekat untuk pemuatan dan pembongkaran muatan demi keselamatan ABK dan kapal.
- 4) Apabila sesuatu dan lain hal atau terjadi keterlambatan dan atau menyangkut teknis sehingga kapal akan mengangkut mengalami keterlambatan/hambatan, maka PT. IPL berhak untuk menggantikan dengan tongkang/armada lain yang sama ukurannya dengan menambah dari isi dan bunyi dari perjanjian ini.
- 5) Asuransi muatan, material *marine cargo surveyor*, OPP/OPT, *crane* darat, EMKL, serta hal-hal teknis

yang menyangkut muatan adalah menjadi beban dan tanggung jawab pihak CV. Jaya Raya.

- 6) *Force majeure* dalam perjanjian ini : badai, ombak besar, pasang surut, gempa bumi, sengatan petir, pernyataan darurat dari pemerintah serta hal lain yang sifatnya diluar akal kemampuan manusia (*Act of God*) tetapi tidak termasuk pemogokan buruh yang disebabkan kesalahan pihak CV. Jaya Raya.
- 7) Apabila terjadi *general average*, maka akan mengikuti *York Antwerp 1974/* undang-undang yang berlaku di Indonesia dan uang tambang dan *dead freight* tidak dapat di *collect* dari *general average* tersebut.
- 8) CV. Jaya Raya menjamin sepenuhnya jumlah tonase/kubikasi muatannya dan bila diragukan maka pihak PT. IPL berhak menunjuk pihak ketiga *surveyor* untuk mengukur kembali muatan tersebut. Biaya *surveyor* ditanggung pihak pertama dan pihak kedua wajib membayar *freight* sesuai hasil pengukuran ulang pihak *surveyor*.
- 9) PT. IPL tidak bertanggung jawab dalam kelengkapan dokumen barang, dan pihak penyewa harus melengkapi kelengkapan dokumen berdasarkan ketentuan pemerintah yang berlaku dan dokumen diserahkan pada saat barang muat.
- 10) PT. IPL kapal tidak bertanggung jawab atas susutnya barang yang diakibatkan oleh cuaca, proses muatan dan pembongkaran barang, ataupun perhitungan yang berbeda saat pemutan dan pembongkaran barang.

Adapun terjadinya perjanjian pengangkutan antara PT. IPL dengan CV. Jaya Raya itu diawali dengan serangkaian perbuatan tentang

penawaran dan permintaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik dengan cara antara lain:

- a. Penawaran dari pihak pengangkut yaitu PT. IPL

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung antara pihak-pihak, atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara (ekspediter). Apabila perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka pihak pengangkut langsung (PT. IPL) menghubungi pengirim (CV. Jaya Raya), dimana pengangkut juga mengumumkan/mengiklankan kedatangan dan keberangkatan kapalnya, sehingga pengirim barang menyerahkan barangnya kepada pengangkut untuk diangkut.

- b. Penawaran dari pihak pengirim
Apabila penawaran dilakukan oleh ekspediter, maka ekspediter menghubungi pengangkut atas nama pengirim barang. Kemudian pengirim barang menyerahkan barang pada ekspediter untuk diangkut Perjanjian pengangkutan barang melalui laut terjadi jika dilakukan adanya suatu pengangkutan/ pengapalan dimana keduabelah pihak baik pengirim dan pengangkut sama sama setuju akan syarat dan kondisi yang sudah diketahui bersama.

Proses pengapalan dimulai pada saat pengirim mengeluarkan *Shipping Instruction* (SI) untuk muatan ekspor. *Shipping Instruction* (SI) merupakan perintah pengapalan barang dan ditujukan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang itu. *Shipping Instruction* memuat data-

data yang diperlukan sebagai berikut¹⁵.

1. Nama *shipper*, *consignee*, dan, *notify address*.
2. Pelabuhan muat dan bongkar.
3. *Marks* dan nomor serta nama barang.
4. Jumlah muatan. kg/colli, weight dan volume
5. Nama kapal yang akan mengangkut.
6. Pembayaran *freight prepaid* atau *to collect*.
7. Jumlah *original bill of lading* yang dikehendaki.

Dengan diterbitkannya *Bill of Lading* (BL) ini maka dapat dikatakan kontrak perjanjian antara PT. IPL dan CV. Jaya Raya sudah terselenggara. Setelah diterbitkannya *Bill of Lading* berarti PT. IPL maupun CV. Jaya Raya dengan tegas telah menyetujui semua ketentuan dan persyaratan baik yang tertulis, tercetak, maupun yang di stempel atau yang dimuat pada bagian muka atau belakang surat muatan ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Wimbuh Widagdo selaku karyawan bagian administrasi bahwa tanggung jawab adalah keadaan wajib yang menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa, boleh dituntut, dipermasalahkan, diperkarakan dan sebagainya. Tanggung jawab PT. Indo Perdana Lintasjagad Batam (PT. IPL) sebagai pengangkut dimulai sejak dari barang diserahkan dalam penguasaan pengangkut di pelabuhan muat, selama pengangkutan berlangsung dan sampai saat penyerahan dipelabuhan tujuan kepada *consignee*. Atau tanggungjawab pengangkut mulai pada saat barang ada di pihak PT. IPL

sampai barang diserahkan kepada *consignee*.¹⁶

CV. Jaya Raya setelah menyerahkan barangnya di *Container Yard* (CY) maka PT. IPL akan menerima tanda terima yang menyatakan bahwa barang tersebut memang benar adanya sudah masuk kedalam CY dan bisa diterima untuk *stack* pengapalan sesuai kapal yang diminta dan diterima oleh petugas yang bertandatangan dalam tanda terima tersebut. Kemudian berdasarkan tanda terima tersebut maka pihak PT. IPL juga akan mengeluarkan tanda terima, yaitu bahwa barang tersebut diterima untuk direncanakan dimuat pada kapal yang telah disepakati. Dalam hal terjadi keterlambatan penyerahan barang di CY, maka akan terkena *closing time* yang artinya *stack* untuk kapal yang diminta telah ditutup, maka barang tersebut hanya dapat diterima untuk *stack* kapal berikutnya.

Didalam prakteknya kadang kadang pihak CV. Jaya Raya melakukan *complain* kepada PT. IPL terhadap hal-hal yang semestinya itu bukanlah menjadi tanggung jawab PT. IPL untuk membayar ganti rugi akibat kerugian yang diderita CV. Jaya Raya. Karena baik CV. Jaya Raya maupun PT. IPL masing masing telah mengetahui hak, kewajiban dan tanggung jawabnya dalam pengiriman barang. Bila terjadi keterlambatan di dalam penyerahan barang oleh CV. Jaya Raya di CY maka secara otomatis akan terjadi *closing time* pada kapal tersebut dan harus menunggu untuk kapal berikutnya.

¹⁵Wimbuh Widagdo, *Wawancara Pribadi*, Karyawan Bagian Administrasi PT Indo Perdana Lintasjagad Batam, 20 November 2017

¹⁶*Ibid.*

B. Kendala Dalam Pelaksanaan Pengangkutan Barang Melalui Laut Antara PT. Indo Perdana Lintasjagad Dengan CV. Jaya Raya.

Dalam suatu perdagangan, khususnya perdagangan Internasional (ekspor-impor) tidak akan lepas dari masalah / kendala. Perusahaan ekspor maupun perusahaan jasa pengiriman barang ekspor telah mempunyai cara tersendiri dalam menghadapi masalah-masalah tersebut. Pada PT. Indo Perdana LintasJagad Batam (PT. IPL) khususnya pada bagian *sea freight* masalah yang sering timbul adalah jadwal keberangkatan kapal yang padat, sehingga tidak sedikit keberangkatan barang yang harus dipindahkan dan ikut kapal lain, dengan catatan keberangkatan barang tersebut disesuaikan dengan tanggal *stuffing*.

Hal demikian terjadi karena banyaknya *shipper*/eksportir yang mengeksport barangnya melalui transportasi laut dan kebanyakan dari mereka menginginkan barangnya cepat sampai ditempat tujuan, padahal tidak sedikit perusahaan (mewakili *shipper*) yang menggunakan jasa perusahaan PT. Indo Perdana LintasJagad Batam untuk pengiriman barangnya, oleh karena itu sering terjadinya kepadatan keberangkatan barang ekspor melalui laut dengan alat transportasi kapal.

Untuk perjanjian kerja sama PT. IPL dengan CV. Jaya Raya di dalam pengangkutan barang-barang milik CV. Jaya Raya, yang menjadi kendala di dalam pelaksanaan pengangkutan barang-barang milik CV. Jaya Raya adalah keterlambatan CV. Jaya Raya di dalam menyerahkan barang-barangnya ke *Container Yarb* (CY) PT. IPL. Sehingga bila waktu pemberangkatan telah tiba secara otomatis akan terjadi *closing time*. Karena setiap kapal telah

memiliki jadwal pemberangkatan yang terorganisir. Untuk itu CV. Jaya Raya harus menunggu untuk pemberangkatan kapal berikutnya, sedangkan untuk kapal-kapal berikutnya telah ada barang-barang dari perusahaan lain yang telah disesuaikan dengan jadwal masing-masing kapal. Maka bila terjadi hal seperti ini akan menyebabkan penyusunan ulang untuk jadwal pemberangkatan kapal untuk barang-barang milik CV. Jaya Raya.

Namun, apabila CV. Jaya Raya menginginkan barangnya berangkat sesuai dengan tanggal yang diinginkan dan dengan kapal yang dipilihnya maka, CV. Jaya Raya harus mau menaikkan harga atau biaya untuk mendapatkan tempat dalam kapal sesuai dengan tanggal keberangkatan yang diinginkan, sebab dalam suatu muatan terdapat kelas-kelas yang mana dari kelas-kelas tersebut terdapat harga yang berbeda.

Untuk mengatasi kendala tersebut, yang dilakukan oleh PT. Indo Perdana LintasJagad Batam adalah terlebih dahulu melakukan kerjasama atau teken kontrak dengan perusahaan CV. Jaya Raya. Kontrak yang diteken untuk kerja sama selama setahun dengan memberikan atau *mensuplay* beberapa *teus* tertentu, sehingga untuk pengiriman barang berkapasitas banyak dengan menggunakan jasa PT. IPL dapat berjalan dengan baik dan sampai di tempat tujuan sesuai dengan waktu dan tanggal yang dijadwalkan.

Umumnya kendala yang dihadapi di dalam proses pengangkutan barang oleh PT. IPL adalah masa penyerahan barang oleh CV. Jaya Raya ke *Container Yarb* yang tidak tepat waktu, sehingga mempengaruhi kesinambungan system kerja PT. IPL. Untuk itu di dalam penyusunan perjanjian kerja sama atau kontrak

kerja sama antara PT. IPL dengan CV. Jaya Raya dilakukan pembaharuan setiap tahunnya dengan memasukkan point perjanjian tentang penyerahan barang pada *Container Yarb* sebagai berikut:

- 1) Jika kapal sudah tiba di pelabuhan muat/bongkar, maka akan mulai dihitung sebagai waktu antri sesuai dengan jumlah hari yang ditentukan.
- 2) Jika sisa jumlah waktu prorata tidak mencukupi untuk kegiatan antri dan bongkar, maka CV. Jaya Raya harus memberikan pembayaran jaminan *demurrage* selama 3 hari. PT. IPL berhak menahan cargo untuk tidak dibongkar sebelum menerima pembayaran *demurrage* tersebut. Dan jumlah waktu yang tersita untuk menunggu pembayaran tersebut dan biaya-biaya lain akan ditanggung oleh pihak CV. Jaya Raya.

Kendala lain yang dihadapi oleh PT. IPL di dalam melaksanakan perjanjian kerja sama dengan CV. Jaya Raya di dalam pengangkutan barang melalui laut adalah berubahnya kondisi barang pada saat sampai di tempat tujuan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yang antara lain adalah pada saat terjadi pemeriksaan oleh polisi air, pihak aparat polisi di dalam pemeriksaan barang dilakukan dengan cara menghempaskan dus barang-barang yang telah diperiksa ke tempat lain. Hal ini dapat menyebabkan kerusakan pada kemasan barang yang terdapat di dalam dus. Sebagian barang-barang milik CV. Jaya Raya kemasannya menjadi rusak. Bila hal ini terjadi maka PT. IPL tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang milik CV. Jaya Raya.

Tetapi kadang-kadang kerusakan barang juga disebabkan oleh pihak PT.

IPL yaitu pada saat bongkar muat. Pada saat bongkar muat barang-barang pihak ABK melakukan kelalaian dengan menghempaskan barang-barang dengan keras. Hal ini menyebabkan kerusakan kemasan barang-barang milik CV. Jaya Raya. Untuk itu pihak PT. IPL bertanggung jawab untuk kerusakan barang-barang milik CV. Jaya Raya yang disebabkan oleh ABK PT. IPL. Bentuk pertanggungjawabannya disesuaikan dengan hasil kesepakatan musyawarah kedua belah pihak. Umumnya hasil kesepakatannya berupa potongan biaya pengangkutan untuk periode berikutnya.

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang dibuat oleh pihak pengangkut yaitu PT. IPL dan pihak pengirim yaitu CV. Jaya Raya, untuk menyelenggarakan suatu pengangkutan. Dalam penelitian ini pengangkutan yang digunakan PT. IPL dalam pengiriman barang adalah pengangkutan melalui laut. Suatu perjanjian harus memiliki unsur-unsur sebagai berikut: 1) Subyek hukum, yaitu pihak-pihak sedikitnya dua orang; 2) Konsensus, yaitu adanya persetujuan diantara pihak-pihak; 3) Obyek, yaitu berupa barang atau jasa; 4) Tujuan, yaitu apa yang menjadi tujuan dari perjanjian tersebut; 5) Berbentuk lisan dan tulisan. Perjanjian yang dibuat antara PT. IPL dengan CV. Jaya Raya telah memenuhi kelima unsur-unsur tersebut. Perjanjian yang sah artinya perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh undang-undang sesuai pasal 1320 KUHPdt.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Hak dan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut di perusahaan pengangkutan PT. Indo

Perdana Lintasjagad Batam tertuang dalam peraturan perundang-undangan maupun perjanjian pengiriman barang yang dibuat oleh PT. IPL dengan CV. Jaya Raya. Hak dan kewajiban antara PT. IPL dan CV. Jaya Raya adalah segala hal yang harus dipenuhi ataupun yang harus diterima oleh PT. IPL dan CV. Jaya Raya yang timbul akibat perjanjian yang telah dibuat secara sah.

2. Kendala dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut antara PT. Indo Perdana Lintasjagad dengan CV. Jaya Raya adalah padatnya jadwal pengangkutan yang diikuti dengan banyaknya konsumen yang ada dan keterlambatan penyerahan barang milik CV. Jaya Raya ke *Container Yard* (CY), terjadinya kerusakan barang pada saat proses pemeriksaan oleh pihak aparat polisi air dan pada saat bongkat muat yang dilakukan oleh ABK. Untuk mengatasi hal ini, dilakukan kerjasama atau teken kontrak dengan CV. Jaya Raya dengan masa kontrak minimal satu tahun.

B. Saran

1. Resiko untuk timbulnya kerugian dalam kegiatan pengangkutan barang cukup tinggi, seperti terjadinya kerusakan, berkurang dan hilangnya barang muatan, maka PT. Indo Perdana Lintasjagad Batam harus mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah terjadinya kerugian akibat adanya barang yang rusak ataupun hilang dalam proses pengangkutan barang.
2. Dalam pelaksanaan tanggung jawabnya mengganti kerugian yang timbul atas kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan saat proses pengangkutan barang, maka PT. Indo Perdana Lintasjagad

Batam harus melaksanakan tanggung jawab tersebut sepenuhnya yang sesuai dengan ketentuan ketentuan hukum yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir, Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Ashshofa, Burhan, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Ali, Achmad, 2002, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta.
- H.S., Salim, 2003, *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Marzuki, Peter Mahmud, 2008, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta.
- Munir, Fuady, 2001, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Citra Aditya Bakti, Jakarta.
- Rama, Tri, 2001, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Karya
- Soekanto, Soerjono, 1985, *Efektifitas Hukum Dan Peranan Saksi*, Remaja Karya, Bandung.
- Subagyo, P. Joko, 2011, *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan
Jalan, Lembaran Negara Republik
Indonesia Tahun 2009 Nomor 96,
Tambahan Lembar Negara
Republik Indonesia Nomor 5025.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008
Tentang Pelayaran, Lembaran
Negara Republik Indonesia Tahun
2008 Nomor 64, Tambahan
Lembar Negara Republik Indonesia
Nomor 4849.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun
2010 Tentang Pengangkutan
Perairan, Lembaran Negara
Republik Indonesia Tahun 2010
Nomor 26, Tambahan Lembara
Negara Republik Indonesia Nomor
5108.