

**ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT
(Studi Pada PT. Gerbang Sumatera)**

(Skripsi)

Oleh

MAYA SHAFFINA PUTRI



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

ABSTRAK

ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT (Studi Pada PT. Gerbang Sumatera)

Oleh

MAYA SHAFFINA PUTRI

Pada perjanjian pengangkutan barang yang menggunakan jasa ekspediter dengan perjanjian ekspedisi, pengirim barang tidak bisa berhubungan langsung dengan pihak pengangkut. Terdapat hubungan hukum yang mengikat antara ekspediter dengan pengirim yang menimbulkan hak dan kewajiban antara pengirim dengan ekspediter yang telah disepakati. Pada proses kegiatannya, PT. Gerbang Sumatera selaku ekspediter mempunyai tanggung jawab yang besar terhadap pelayanan jasa mulai dari kepengurusan dokumen hingga pengangkutan barang melalui darat dari gudang pengirim menuju gudang perusahaan pengangkutan laut. Permasalahan dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hak dan kewajiban antar pihak dan tanggung jawab perusahaan ekspedisi muatan kapal laut apabila terjadi kerusakan barang saat proses pengiriman.

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif empiris, dengan tipe penelitian deskriptif. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan studi pustaka, studi dokumen, dan wawancara. Pengolahan data dilakukan dengan cara pemeriksaan data, verifikasi data, rekonstruksi data, dan sistematisasi data. Analisis data menggunakan analisis kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan hukum PT. Gerbang Sumatera selaku ekspediter dengan PT. Catur Sentosa Adiprana selaku pengirim barang menimbulkan hak dan kewajiban yang mengikat harus dipenuhi. Dalam hal ini, pihak ekspediter berkewajiban menjamin proses pengiriman barang tiba dengan baik hingga kepada pihak pengangkut dan pihak pengirim melakukan pembayaran kepada ekspediter sesuai dengan perjanjian ekspedisi. Saat barang tiba di gudang pengangkut, pihak pengangkut wajib melakukan pengecekan terhadap kondisi barang yang akan diangkut dan menjamin pengangkutan barang melalui kapal laut tiba dengan baik kepada pihak penerima. Tanggung jawab PT. Gerbang Sumatera apabila terjadi kerusakan barang dalam pengiriman yaitu sesuai dengan perjanjian

Maya Shaffina Putri

pemberian kuasa, yaitu harus melaksanakan kewajibannya dengan melakukan ganti kerugian terhadap pihak pengirim berupa *claim* asuransi senilai harga barang yang mengalami kerusakan dan memberikan kompensasi atas keterlambatan pengiriman barang.

Kata Kunci: Perusahaan Ekspedisi, Pengangkutan Laut, Tanggung Jawab.

ABSTRACT

JURIDICAL ANALYSIS OF CORPORATE RESPONSIBILITY SEA SHIP LOADING EXPEDITION (Study of PT. Gerbang Sumatera)

By

MAYA SHAFFINA PUTRI

The agreement for the carriage of goods using the services of a courier with an expedition agreement, the sender of the goods cannot have direct contact with the carrier. There is a binding legal relationship between the forwarder and the sender which gives rise to the agreed rights and obligations between the sender and the forwarder. The sender agrees and trusts the expediter to find a suitable carrier for the goods to be sent. In the process of its activities, PT. Gerbang Sumatera as the forwarder has a great responsibility for services ranging from document management to transporting goods by land from the sender's warehouse to the warehouse of the sea freight company. The problem in this research is to analyze the rights and obligations between parties and the responsibilities of shipping companies in the event of damage to goods during the shipping process.

This research is an empirical normative legal research, with a descriptive type of research. The data used are primary and secondary data. Data was collected by means of literature study, document study, and interviews. Data processing is carried out by examining data, verifying data, reconstructing data, and systematizing data. Data analysis used qualitative analysis.

The results showed that the legal relationship of PT. Gerbang Sumatera as the forwarder with PT. Catur Sentosa Adiprana as the shipper of the goods creates binding rights and obligations that must be fulfilled. In this case, the expediter is obliged to ensure that the delivery of the goods arrives properly until the carrier and the sender make payments to the expediter in accordance with the expedition agreement. When the goods arrive at the carrier's warehouse, the carrier must check the condition of the goods to be transported and ensure that the goods transported by ship arrive properly to the recipient.

Responsibilities of PT. Gerbang Sumatera, if there is damage to goods in shipping, that is, in accordance with the power of attorney agreement, they must

Maya Shaffina Putri

carry out their obligations by replacing them losses to the sender in the form of insurance claims worth the price of damaged goods and provide compensation for delays in delivery of goods.

Keywords: Shipping Company, Sea Freight, Responsibility.

**ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT
(Studi Pada PT. Gerbang Sumatera)**

Oleh

Maya Shaffina Putri

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
Sarjana Hukum**

Pada

**Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

Judul Skripsi : **ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB
PERUSAHAAN EKSPEDISI MUATAN
KAPAL LAUT (Studi Pada PT. Gerbang
Sumatera)**

Nama Mahasiswa : **Maya Shaffina Putri**

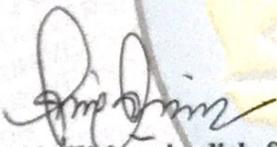
Nomor Pokok Mahasiswa : **1812011317**

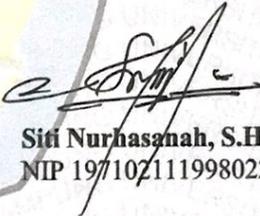
Bagian : **Hukum Keperdataan**

Fakultas : **Hukum**

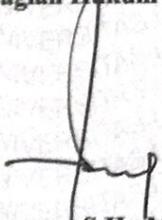


1. Komisi Pembimbing


Kingkin Wahyuningdiah, S.H., M.Hum.
NIP 195906261986032004


Siti Nurhasanah, S.H., M.H.
NIP 197102111998022001

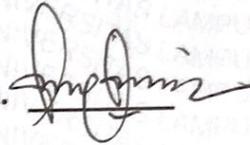
2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan


Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.
NIP 196012281989031001

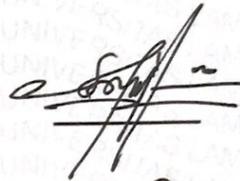
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

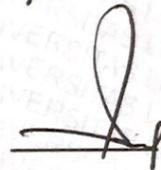
Ketua : Kingkin Wahyuningdiah, S.H., M.Hum.



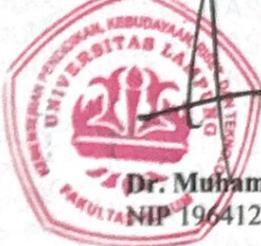
Sekretaris : Siti Nurhasanah, S.H., M.H.



Penguji Utama : Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.



2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.
NIP 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 9 November 2022

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Maya Shaffina Putri
NPM : 1812011317
Bagian : Hukum Keperdataan
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul “**Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut**” benar-benar hasil karya bukan plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 9 November 2022



Maya Shaffina Putri

NPM. 1812011317

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Maya Shaffina Putri dilahirkan di DKI Jakarta pada tanggal 12 Januari 2001, yang merupakan anak pertama dari tiga bersaudara pasangan Bapak Surya Ahmadi Pumuka, S.H. dan Ibu Masleha S.H., M.M.

Menyelesaikan pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) Adinda Gunung Putri pada tahun 2006, kemudian melanjutkan di Sekolah Dasar Negeri Jatiasih 01 Kota Bekasi hingga tahun 2012. Melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama Negeri 09 Kota Bekasi hingga tahun 2015 dan melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas Islam PB. Soedirman 01 Kota Bekasi hingga tahun 2018. Tercatat sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN) pada tahun 2018. Kemudian pada pertengahan tahun 2020 penulis memfokuskan diri untuk mendalami Hukum Perdata.

Semasa perkuliahan pernah mengikuti organisasi BEM FH Unila, UKM-F Persikusi, UKM-F PSBH, HIMA PERDATA, Kejar Mimpi CIMB Niaga Lampung dan aktif sebagai *Student Ambassador* Cicil.id. Penulis melakukan Kuliah Kerja Nyata (KKN) selama 40 Hari di Kecamatan Tanjung Senang Bandar Lampung.

MOTTO

“Laa Yukallifullahu Nafsan Illa Wus’aha”

(Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya)

-Al Hadist-

“Tidak ada yang bisa merubah hidupmu selain dirimu sendiri”

-Anonim-

PERSEMBAHAN



Puji syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan kekuatan, kesehatan, rezeki, serta kesabaran dan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menjadi sumber inspirasi dalam segala tindakan dan langkah hidupku, sehingga penulis dapat belajar dan bekerja keras untuk menyelesaikan skripsi ini.

Dengan segala kerendahan hati, saya persembahkan skripsi ini kepada:

Papa Surya Ahmadi Pumuka, S.H., dan Mama Masleha, S.H., M.M. Orang tua yang selama ini telah mendidik dengan penuh kasih sayang, melindungiku dan merawatku dengan setulus hati serta memberiku motivasi dan doa luar biasa untuk menjadi anak yang dapat mewujudkan impian dan membanggakan orang tua dalam kondisi sesulit apapun.

SANWACANA

Puji dan syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan semesta alam, pemilik langit, bumi dan segala isinya. Hanya kepada-Nya kita berserah diri dan atas kehendak serta pertolongan-Nya skripsi ini dapat diselesaikan.

Skripsi dengan judul “**Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (Studi Pada PT. Gerbang Sumatera)**” sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung dibawah bimbingan dari dosen pembimbing serta atas bantuan berbagai pihak lainnya.

Pada kesempatan ini Penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Keperdataan Universitas Lampung dan Pembahas 1 yang telah memberikan kritik, saran, dan masukan yang sangat membangun terhadap skripsi ini;
3. Ibu Dewi Septiana, S.H., M.H., selaku Sekretaris Bagian Hukum Keperdataan Universitas Lampung;
4. Ibu Kingkin Wahyuningdiah, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing I yang telah bersedia membantu Penulis dengan penuh kesabaran, meluangkan waktunya untuk membimbing, memberikan saran, masukan, motivasi dan pengarahan serta pengertiannya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik;
5. Ibu Siti Nurhasanah S.H., M.H., selaku Pembimbing II, yang telah bersedia meluangkan waktunya, mencurahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, serta kritik dalam proses penyelesaian skripsi ini;

6. Ibu Nenny Dwi Ariani, S.H., M.H., selaku Pembahas II yang telah memberikan koreksi, masukan dan kritiknya yang membangun demi sempurnanya skripsi ini;
7. Bapak Prof. Dr. Muhammad Akib, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan, motivasi serta arahan selama Penulis menempuh Pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
8. Seluruh Dosen dan Karyawan/I Fakultas Hukum Universitas Lampung yang penuh dedikasi secara teknis maupun administratif yang diberikan kepada Penulis selama menyelesaikan studi;
9. Bapak Rama Ardiansyah selaku Manager Operasional PT. Gerbang Sumatera dan Bapak Tjia Tjhin Hwa selaku Direktur PT. Catur Sentosa Adiprana yang telah meluangkan waktu untuk membantu dan memberikan segenap informasi demi kelancaran penyelesaian skripsi ini;
10. Adikku tersayang, Vanya Ramadanty Putri Pumuka dan Aqilla Aurelia Putri Pumuka. Terima kasih untuk doa dan selalu menghibur penulis ketika penat dalam mengerjakan skripsi ini;
11. Farrel Irwansyah Putra yang telah memberi arahan, dukungan dan semangat kepada saya agar dapat terus menyelesaikan skripsi ini;
12. Teman-teman perkuliahanku, Tasya, Radha, Devi, Lady, dan Lina yang tak segan saling berbagi cerita susah maupun senang;
13. Almamater tercinta, Fakultas Hukum Universitas Lampung;
14. Semua pihak yang telah membantu dan memberikan semangat kepada Penulis dalam penulisan skripsi ini.

Akhir kata, Penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini dan masih jauh dari kesempurnaan, semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi pembaca.

Bandar Lampung, 9 November 2022

Penulis

Maya Shaffina Putri

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	iii
RIWAYAT HIDUP	v
MOTTO	vi
PERSEMBAHAN	vii
SANWACANA	viii
DAFTAR ISI	x
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Ruang Lingkup Penelitian.....	4
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Kegunaan Penelitian	5
II. TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan	6
2.1.1 Pengangkutan dan Tujuannya	6
2.1.2 Jenis Pengangkutan	10
2.1.3 Azas dalam Pengangkutan	12
2.2 Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Laut dan Perjanjian Ekspedisi	16
2.2.1 Perjanjian Pengangkutan.....	16
2.2.2 Perjanjian Pengangkutan Laut	22
2.2.3 Perjanjian Ekspedisi.....	26

2.3 Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Hukum	29
2.3.1 Tanggung Jawab Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan.....	29
2.3.2 Tanggung Jawab Hukum dalam Perjanjian Ekspedisi	30
2.3.3 Kerangka Pikir	31
III. METODE PENELITIAN	33
3.1 Jenis Penelitian.....	33
3.2 Tipe Penelitian	34
3.3 Pendekatan Masalah.....	35
3.4 Data dan Sumber Data	36
3.5 Metode Pengumpulan Data.....	37
3.6 Metode Pengolahan Data	38
3.7 Analisis Data.....	39
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40
4.1 Hak dan Kewajiban Pihak-Pihak dalam Perjanjian Ekspedisi antara Pengguna Jasa dengan PT. Gerbang Sumatera	40
4.1.1 Hak dan Kewajiban Ekspediter (PT. Gerbang Sumatera)	40
4.1.2 Hak dan Kewajiban Pengirim (PT. Catur Sentosa Adiprana).....	44
4.1.3 Hak dan Kewajiban Pengangkut (Mediterranean Shipping Company).....	47
4.2 Tanggung Jawab PT. Gerbang Sumatera sebagai Perusahaan Ekspedisi Apabila Terjadi Kerusakan Barang dalam Proses Pengiriman	50
V. PENUTUP.....	64
5.1 Simpulan	64
5.2 Saran	65
DAFTAR PUSTAKA.....	66
LAMPIRAN.....	69

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pada kegiatan perdagangan, transaksi jual beli barang adalah salah satu kegiatan bisnis yang paling sering terjadi. Kebutuhan hidup yang semakin meningkat dan jumlah masyarakat yang semakin meningkat menimbulkan transaksi jual beli semakin meningkat dari tahun ke tahun.¹ Jual beli adalah suatu persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk menyerahkan suatu benda, dan pihak yang lain untuk membayar harga yang telah dijanjikan.² Berdasarkan perjanjian jual beli antara PT. Catur Sentosa Adiprana selaku pengirim dengan Yoto Import and Export selaku penerima, maka dibutuhkan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) sebagai salah satu pendukung dalam kegiatan penyerahan barang (*levering*) atas dasar perjanjian pemberian kuasa.

Pada proses kegiatan pengiriman barang melalui PT. Gerbang Sumatera selaku EMKL, pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan ini meliputi pihak PT. Gerbang Sumatera dengan pengirim sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa dan pengirim dengan pihak perusahaan pengangkutan laut yaitu kapal laut sesuai dengan perjanjian pengangkutan. Hubungan hukum PT. Gerbang Sumatera sebagai pihak yang mewakili untuk melakukan pengiriman barang berdasarkan

¹ Farida Hasyim, *Hukum Dagang*, Sinar Grafika, Jakarta, 2019, hlm 10.

² Pasal 1457 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

perjanjian pemberian kuasa. Terkait dengan hal tersebut, PT. Gerbang Sumatera harus melaksanakan kewajibannya dengan tugas kuasa dari pengirim untuk mengirimkan barang. Hubungan hukum antara pengirim dengan pengangkut yaitu didasarkan atas perjanjian

Pada kegiatan ini, PT. Gerbang Sumatera atas dasar kuasa pengirim meminta diangkutnya barang oleh pihak pengangkutan untuk disampaikan pada penerima barang (*consignee*). Pihak penerima tidak terikat dengan pihak pengangkutan maupun PT. Gerbang Sumatera dikarenakan pihak penerima berkaitan dengan pengirim barang atas dasar perjanjian jual beli. Jadi yang terikat dalam perjanjian ini yaitu, PT Gerbang Sumatera dengan pengirim atas dasar perjanjian pemberian kuasa dan perusahaan pengangkutan dengan pengirim atas dasar perjanjian pengangkutan.

Pada praktiknya, dalam proses pengiriman barang melalui PT. Gerbang Sumatera pernah terjadi kasus kerusakan barang. Salah satu peristiwa yang pernah terjadi pada saat tahun 2020 terjadi kecelakaan lalu lintas oleh PT. Gerbang Sumatera. Pada saat itu, PT. Gerbang Sumatera sebagai pihak ekspedisi mengalami kecelakaan saat membawa barang milik pengirim di daerah Panjang, Bandar Lampung, Provinsi Lampung. Saat terjadi kecelakaan tersebut, kerusakan barang yang terjadi lumayan cukup besar yang menyebabkan kerugian oleh pihak pengirim. Sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa antara PT. Gerbang Sumatera dengan pengirim, maka dalam hal ini pihak PT. Gerbang Sumatera bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa. Pihak pengirim dapat melakukan *claim* ganti kerugian dengan asuransi yang tertera pada saat

pengisian formulir saat untuk dapat dilaksanakannya sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa dalam pengiriman barang melalui PT. Gerbang Sumatera.³

Sifat perjanjian pemberian kuasa adalah konsensual, yaitu perjanjian berdasarkan kesepakatan antara pemberi kuasa dan penerima kuasa, serta berkekuatan mengikat sebagai persetujuan diantara mereka. Menurut Pasal 1792 KUHPer mengenai pemberian kuasa adalah “suatu perjanjian dengan mana seseorang memberikan kekuasaan kepada orang lain yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan.” Unsur-unsur dalam pemberian kuasa meliputi perjanjian, memberikan kekuasaan kepada penerima kuasa, dan atas nama pemberi kuasa menyelenggarakan suatu urusan yang menimbulkan akibat hukum.⁴

Berdasarkan perjanjian pemberian kuasa tersebut, PT. Gerbang Sumatera sesuai dengan kewajibannya akan mengantarkan barang yang dikuasakan kepadanya sampai pada pihak perusahaan pengangkutan dengan tepat waktu, aman, serta tanpa adanya cacat. Jika terjadi sesuatu seperti yang disebutkan di atas, maka akan berdampak kerugian oleh pihak pengirim barang.

Pada proses kegiatannya, PT. Gerbang Sumatera mempunyai tanggung jawab yang besar terhadap pelayanan jasa mulai dari kepengurusan dokumen hingga pengangkutan barang melalui darat menuju perusahaan pengangkutan yaitu angkutan laut. Oleh karena itu, PT. Gerbang Sumatera bertanggung jawab

³ Wawancara dengan Bapak Rama Ardiansyah Manager Operasional EMKL PT. Gerbang Sumatera Lampung, tanggal 25 September 2021.

⁴ Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 1990, hlm. 141.

terhadap keselamatan barang selama proses penyelenggaraan pengiriman barang sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa.

Berdasarkan uraian di atas dirasa perlu dilakukan penelitian, karena pernah terjadi peristiwa kerusakan barang oleh PT. Gerbang Sumatera yang akan dituangkan dalam skripsi yang berjudul: **“Analisis Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (Studi Pada PT. Gerbang Sumatera)”**.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana hak dan kewajiban pihak-pihak dalam perjanjian ekspedisi antara pengguna jasa dengan PT. Gerbang Sumatera ?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab PT. Gerbang Sumatera sebagai perusahaan ekspedisi jika terjadi kerusakan barang dalam proses pengiriman ?

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini terdiri atas ruang lingkup bidang ilmu dan ruang lingkup bidang kajian. Lingkup bidang ilmu dalam penelitian ini adalah Hukum Keperdataan, khususnya Hukum Pengangkutan. Lingkup kajian penelitian ini adalah bentuk hak dan kewajiban serta tanggung jawab PT. Gerbang Sumatera jika terjadi kerusakan barang pengiriman.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis:

1. Hak dan kewajiban pihak-pihak dalam perjanjian ekspedisi antara pengguna jasa dengan PT. Gerbang Sumatera.

2. Bentuk tanggung jawab PT. Gerbang Sumatera sebagai perusahaan ekspedisi jika terjadi kerusakan barang dalam proses pengiriman.

1.5. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoretis

Hasil dari penelitian ini dapat memperluas wacana pemikiran dan pengetahuan bagi pengembangan ilmu Hukum Keperdataan khususnya dalam lingkup Hukum Pengangkutan.

2. Kegunaan Praktis

- a. Hasil penulisan ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan terhadap diri sendiri maupun bagi masyarakat luas mengenai keberadaan usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut;
- b. Upaya perluasan pengetahuan bagi penulis untuk menganalisis mengenai bentuk tanggung jawab kegiatan Ekspedisi Muatan Kapal Laut;
- c. Sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum tentang Pengangkutan

2.1.1 Pengangkutan dan Tujuannya

Kata “pengangkutan” berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti mengangkut dan membawa. Menurut kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵

Menurut Pasal 468 ayat (2) KUHD, bahwa kewajiban pengangkutan adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim hingga diserahkan kepada penerima barang.⁶

Pengertian pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, tetapi pengaturannya dibuat secara khusus menurut jenis-jenis pengangkutan sebagai berikut:⁷

- a. Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai kedudukan para ekspeditur sebagai pengusaha perantara;

⁵ Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413.

⁶ Wiwoho Soedjono, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*, Liberty, Yogyakarta, 1987, hlm. 35.

⁷ Sutiono Usman Adi, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Citra, Bandung, 1990, hlm. 7.

- b Buku I Bab V Bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 tentang pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat;
- c Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 tentang percarteran kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 tentang pengangkutan barang, dan Buku II Bab VB Pasal 521 sampai dengan Pasal 544a tentang pengangkutan orang;
- d Buku II Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai kapal-kapal dan alat-alat pelayaran yang berlayar di sungai dan perairan pedalaman.

Ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUHD terdapat dalam sumber-sumber khusus, antara lain:

- a Undang-undang Nomor 13 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- b Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- c Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- d Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan;
- e Perjanjian-perjanjian para pihak.

Terdapat beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

- a Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ketempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat

penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan.⁸

- b Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.⁹
- c Menurut R. Soekardono, pengangkutan adalah perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang dikarenakan perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.¹⁰

Berdasarkan pendapat ahli hukum tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.¹¹

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan, dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit,

⁸ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Prespektif Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 134.

⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 54.

¹⁰ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1983, hlm. 19.

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Op Cit*, hlm. 55.

atau meninggal dunia dan barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, dan kemusnahan. Perjanjian pengangkutan dikatakan tidak mencapai tujuan mungkin terjadi karena keadaan berikut ini:¹²

- a. Tiba di tempat akhir pengangkutan, tetapi tidak selamat karena barang mengalami kerusakan, kehilangan sebagian, atau penumpang luka parah, meninggal dunia.
- b. Tidak sampai ditempat akhir pengangkutan, tetapi selamat karena muatan tetap utuh, penumpang tetap sehat, walaupun alat angkutan mengalami kerusakan atau mogok.
- c. Tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat, tetapi penerima tidak mau membayar biaya pengangkutan dengan alasan tertentu, sedangkan pengirim tidak membayar biaya pengangkutan lebih dahulu karena segala sesuatu sudah diserahkan kepada penerima.

Tercapainya tujuan perjanjian pengangkutan memberi manfaat atau kenikmatan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan masyarakat luas. Manfaat kenikmatan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Dari kepentingan pengirim, pengirim memperoleh manfaat keuntungan pribadi maupun keuntungan komersial.
- b. Dari kepentingan pengangkut, pengangkut memperoleh manfaat keuntungan material sejumlah uang, atau keuntungan immaterial berupa meningkatkan kepercayaan masyarakat atas jasa pengangkutan yang diusahakan oleh pengangkut.

¹² Abdulkadir Muahmmad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Cetakan Pertama, Bandung, 1991, hlm. 71.

- c. Dari kepentingan penerima, penerima memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.
- d. Dari kepentingan penumpang, penumpang memperoleh manfaat kesempatan mengemban tugas, profesi, meningkatkan ilmu pengetahuan, keahlian, ditempat yang di tuju (tempat baru).
- e. Dari kepentingan masyarakat luas, masyarakat memperoleh manfaat kebutuhan yang merata, dan kelangsungan pembangunan.

2.1.2 Jenis Pengangkutan

Pada kemajuan teknologi serta bertambahnya jumlah penduduk dunia, hal ini disertai dengan peningkatan permintaan jasa angkutan oleh masyarakat harus diimbangi dengan sistem penyelenggaraan angkutan yang dapat memenuhi seluruh jenis kebutuhan masyarakat secara terpadu. Sebagai akibat berhasilnya pembangunan nasional, kebutuhan jasa angkutan tidak terbatas pada kebutuhan untuk memindahkan orang, barang dari suatu tempat ke tempat lain, melainkan kebutuhan angkutan barang maupun orang untuk menunjang bidang usaha lain. Jenis-jenis pengangkutan yang dikenal pada umumnya, yaitu:¹³

1. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan menggunakan kereta api dan kendaraan umum, yang pengaturannya terdapat dalam:¹⁴

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Pada bagian tersebut

¹³ R. Soekardono, *Op. Cit*, hlm. 10.

¹⁴ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1981, hlm. 3.

diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang.

- b. Peraturan Perundang-undangan, yakni Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pengganti Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

2. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:¹⁵

- a. KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II VA tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II VB tentang Pengangkutan Orang.
- b. Peraturan Perundang-undangan, yakni Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).

3. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara, yang pengaturannya terdapat dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pengganti Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan).¹⁶

¹⁵ *Ibid*, hlm. 4.

¹⁶ *Ibid*, hlm 5.

2.1.3 Azas dalam Pengangkutan

Pada setiap undang-undang yang dibuat, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Metrokusumo menyatakan bahwa asas hukum merupakan hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan dibelakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan undang-undang dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.¹⁷ Pada hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum. Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata.¹⁸ Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan:¹⁹

1. Asas yang bersifat publik

Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak yang dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas bersifat publik terdiri atas:²⁰

¹⁷ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2003, hlm. 34.

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat...*, *Op Cit*, hlm.37.

¹⁹ Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Citra Mentari, Malang, 2016, hlm. 6.

²⁰ *Ibid*, hlm. 38.

a. Asas Manfaat

Makna dari asas ini yaitu setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

b. Asas Adil dan Merata

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikn pelayanan yang adil dan merata bagi segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

c. Asas Kepentingan Umum

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

d. Asas Keterpaduan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarpengangkutan

e. Asas Tegaknya Hukum

Makna dari asas ini yaitu bahwa pemerintah wajib meningkatkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

f. Asas Percaya Diri

Makna dari asas ini yaitu ahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan serta bersendikan kepribadian bangsa.

g. Asas Keselamatan Penumpang

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya.

h. Asas Berwawasan Lingkungan Hidup

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dilakukan berwawasan lingkungan.

i. Asas Kedaulatan Negara

Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus menjaga keutuhan wilayah negara Republik Indonesia.

j. Asas Kebangsaan

Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang *pluralistic* (kebinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2. Asas yang bersifat perdata

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 bersifat perdata terdiri atas:²¹

a. Asas Perjanjian

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak perusahaan pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Tiket/karcis penumpang dan dokumen pengangkutan merupakan tanda

²¹ *Ibid*, hlm. 39.

bukti telah terjadi perjanjian antara pihak-pihak. Perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi dan mengikat harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

b. Asas Koordinatif

Asas ini mengandung makna bahwa 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 atau pemilik barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pemilik barang. Asas ini menunjukkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

c. Asas Campuran

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari penumpang atau pemilik barang kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini beraku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

d. Asas Retensi

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

e. Asas Pembuktian dengan Dokumen

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan selalu di buktikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika ada kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya, pengangkutan dengan pengangkut perkotaan (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang.

2.2 Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Laut dan Perjanjian Ekspedisi

2.2.1 Perjanjian Pengangkutan

Hukum pengangkutan merupakan sebuah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²²

Soekardono menyatakan bahwa hukum pengangkutan adalah seluruh peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (KUHPer dan KUHD) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena perpindahan barang-barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian untuk mendapatkan pengangkutan melalui perantara.²³

²² Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan*, UMM Press, Malang, 2007, hlm. 11.

²³ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1986, hlm. 6.

Secara umum definisi tentang perjanjian pengangkutan menurut para ahli antara lain sebagai berikut:

1. Perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan untuk menuaikan pembayaran biaya tertentu untuk mengangkutan tersebut.²⁴
2. Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.²⁵

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim/penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut tidak ada pengaturan rinci dalam undang-undang, melainkan hanya dengan pernyataan “persetujuan kehendak” sebagai salah satu unsur dalam Pasal 1320 KUHPer. Serangkaian perbuatan untuk mencapai persetujuan kehendak mengenai pengangkutan hanya terwujud melalui kebiasaan yang hidup di dalam masyarakat bisnis pengangkutan. Oleh karena itu, serangkaian perbuatan tersebut perlu ditelusuri melalui proses praktik perjanjian pengangkutan niaga. Arti dari pengangkutan niaga adalah pengangkutan untuk umum dengan memungut pembayaran.²⁶

²⁴ *Ibid*, hlm. 8.

²⁵ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1985, hlm. 69.

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op Cit*, hlm. 90.

Memperhatikan definisi tersebut, terkandung bahwa perjanjian pengangkutan meliputi perjanjian antara pengangkut, pengirim, dan atau penumpang. Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yakni pengangkut dan pengirim sama tinggi.²⁷

1. Subjek Perjanjian Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:²⁸

a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha dibidang jasa pengangkutan. Ciri-ciri karakteristik pengangkut yaitu perusahaan penyelenggaraan angkutan, penerbit dokumen angkutan, dan menggunakan alat pengangkut mekanik. Pada penelitian ini yang menjadi pihak pengangkut yaitu kapal laut jenis *containership* dari perusahaan Mediterranean Shipping Company (MSC).

b. Pengirim / *Consigner* / *Shipper*

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada

²⁷ Rahayu Hartini, *Op. Cit*, hlm. 15.

²⁸ Lestari Ningrum, *Op. Cits*, hlm. 140.

keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim. Ciri dan karakteristik pengirim yaitu memiliki barang yang berstatus pihak dalam perjanjian, pemegang dokumen angkutan dan membayar biaya angkutan. Pada penelitian ini yang menjadi pihak pengirim barang adalah PT. Catur Sentosa Adiprana.

c. Penumpang / *Passenger*

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara. Ciri dan karakteristik penumpang yaitu orang yang berstatus pihak dalam perjanjian, membayar biaya jasa angkutan, dan pemegang dokumen angkutan.

d. Perusahaan Ekspedisi Muatan

Perusahaan ekspedisi muatan adalah orang/badan hukum yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Ekspediteur adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan di bidang usaha ekspedisi muatan barang, seperti ekspedisi muatan kereta api, ekspedisi muatan kapal laut, dan ekspedisi muatan pesawat udara. Ekspediteur mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan dana/atau mengeluarkan barang dari alat angkut atau gudang stasiun/pelabuhan/bandara. Ciri dan karakteristik ekspediteur yaitu perusahaan perantara pencari pengangkut barang, bertindak untuk dan atas nama pengirim, dan menerima provisi dari pengirim. Pada penelitian ini yang menjadi pihak ekspediteur yaitu PT. Gerbang Sumatera sebagai ekspedisi muatan kapal laut.

2. Objek Hukum Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:²⁹

a. Barang Muatan / *Cargo*

- 1) Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh Undang-Undang, yaitu: barang sandang, barang pangan, barang rumah tangga, barang pendidikan, barang pembangunan, hewan.
- 2) Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi enam golongan, yaitu: barang berbahaya, barang tidak berbahaya, barang cair, barang berharga, barang curah, barang khusus.
- 3) Secara alamiah barang muatan dibedakan menjadi empat golongan, yaitu: barang padat, barang cair, barang gas, barang rongga (mobil, boneka, tv, dll).

Dari jenisnya barang muatan dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:

- a) *General Cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan dalam bentuk unit-unit kecil.
- b) *Bulk cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar dimuat dengan cara mencurahkannya ke dalam kapal atau pengangkut sejenisnya.
- c) *Homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan.

²⁹ *Ibid*, hlm. 144.

Dilihat dari cara menjaga dan mengurusnya (*custody and handling*) barang muatan dibedakan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:³⁰

- a) Barang berbahaya (*dangerous cargo*) yang sifatnya mudah terbakar (*highly flammable*), mudah meledak (*highly explosive*), mudah pecah (*highly breakable*), mengandung racun (*poisonous*).
- b) Barang dingin atau beku (*refrigerated cargo*) yang perlu diangkat menggunakan ruang pendingin, misalnya, daging atau ikan segar, obat-obatan.
- c) Barang yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu, misalnya barang peti kemas. Pada kasus yang akan diteliti oleh penulis, objeknya berupa ubin keramik *polished*.

b. Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:³¹

1) Kendaraan Umum

Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini.

³⁰ Abdulkadir Muhammad, *Loc. Cit*, hlm. 116.

³¹ *Ibid*, hlm. 120.

2) Kapal Niaga

Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis.

3) Pesawat Udara

Pesawat udara niaga adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, digunakan untuk umum dan dipungut bayaran. Pesawat udara niaga yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.

4) Kereta Api

Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun bergerak di jalan rel.

2.2.2 Perjanjian Pengangkutan Laut

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut dimana kegiatan usahanya sangat luas bidangnya serta memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam dan luar negeri termasuk di dalam usahanya memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen.³²

Menurut Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2011 tentang Angkutan Perairan mendefinisikan pengertian angkutan laut adalah setiap angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

³² *Ibid*, hlm 78.

Pihak-pihak dalam pengangkutan laut:

- a. Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan) yakni merupakan pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan. Pada penelitian ini yang menjadi pihak pengangkut yaitu kapal laut jenis *containership* dari perusahaan Mediterranean Shipping Company (MSC).
- b. Pihak pengirim barang (pengguna jasa angkutan) yakni merupakan pihak yang berkewajiban untuk membayar tarif angkutan sesuai yang telah disepakati untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang yang dikirimkannya. Pada penelitian ini yang menjadi pihak pengirim barang adalah PT. Catur Sentosa Adiprana.
- c. Pihak penerima barang (pengguna jasa angkutan) yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun ada kalanya pihak pengirim barang juga merupakan pihak penerima barang yang diangkut.

1. Subjek Perjanjian Pengangkutan Laut

Subjek hukum pengangkutan laut adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan laut, antara lain:

a. Pengangkut (Kapal Laut)

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Pada penelitian ini yang menjadi

pihak pengangkut yaitu kapal laut jenis *containership* dari perusahaan Mediterranean Shipping Company (MSC).³³

b. Pengirim / *Shipper*

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pada penelitian ini yang menjadi pihak pengirim barang adalah PT. Catur Sentosa Adiprana.

c. Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Perusahaan ekspedisi muatan adalah orang/badan hukum yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di perairan untuk kepentingan pengirim. Pada penelitian ini yang menjadi pihak ekspediter yaitu PT. Gerbang Sumatera sebagai ekspedisi muatan kapal laut.

2. Objek Perjanjian Pengangkutan Laut

a. Barang Muatan / *Cargo*

- 1) Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh Undang-Undang, yaitu: barang sandang, barang pangan, barang rumah tangga, barang pendidikan, barang pembangunan, hewan.
- 2) Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi enam golongan, yaitu: barang berbahaya, barang tidak berbahaya, barang cair, barang berharga, barang curah, barang khusus.
- 3) Secara alamiah barang muatan dibedakan menjadi empat golongan, yaitu: barang padat, barang cair, barang gas, barang rongga (mobil, boneka, tv, dll).

Dari jenisnya barang muatan dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:

³³ Wawancara dengan Bapak Rama Ardiansyah Manager Operasional EMKL PT. Gerbang Sumatera, tanggal 12 Januari 2022.

Dilihat dari cara menjaga dan mengurusnya (*custody and handling*) barang muatan dibedakan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:³⁴

- 1) Barang berbahaya (*dangerous cargo*) yang sifatnya mudah terbakar (*highly flammable*), mudah meledak (*highly explosive*), mudah pecah (*highly breakable*), mengandung racun (*poisonous*).
- 2) Barang dingin atau beku (*refrigerated cargo*) yang perlu diangkut menggunakan ruang pendingin, misalnya, daging atau ikan segar, obat-obatan.
- 3) Barang yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu, misalnya barang peti kemas. Pada kasus yang akan diteliti oleh penulis, objeknya berupa ubin keramik *polished*.

b. Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Pengangkutan yang digunakan berdasarkan perjanjian pengangkutan laut yaitu kapal laut jenis *containership*.

Hubungan hukum mengenai perjanjian pengangkutan laut yang diadakan antara pengangkut dan pengirim, yaitu dengan adanya perjanjian pengangkutan barang maka akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak antara pihak pengangkut dan pihak pengirim. Kewajiban pengangkut menjaga keselamatan barang sejak saat penerimaan sampai dengan penyerahan. Sedangkan kewajiban dari pengirim membayar upah angkutan dan harus secara transparan memberi tahu tentang keadaan barang yang akan diangkut kepada pengangkutnya.

³⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit*, hlm. 116.

2.2.3 Perjanjian Ekspedisi

Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian yang dibuat antara pihak pengirim barang dengan pihak ekspediteur. Perjanjian ekspedisi yang dilakukan oleh ekspediteur dalam praktiknya melakukan kegiatannya telah membuat syarat-syarat perjanjian ekspedisi bagi pengirim barang yang dituangkan dalam bentuk formulir atau semacam blanko yang disatukan dengan surat muatan yang dibuat oleh ekspediteur. Jadi apabila pengirim yang akan mengirim barangnya telah mengisi dan menandatangani formulir yang telah dipersiapkan oleh ekspediteur, maka pihak pengirim telah mengikatkan diri kepada pihak ekspediteur dalam suatu perjanjian ekspedisi berdasarkan perjanjian baku (*standard contract*).³⁵

Unsur-unsur yang terdapat dalam perjanjian ekspedisi adalah:

a. Ada pihak-pihak

Pihak-pihak yang ada di dalam perjanjian ekspedisi adalah ekspediteur dan pengirim. Pada penelitian ini yang menjadi pihak ekspedisi yaitu PT. Gerbang Sumatera dan yang menjadi pihak pengirim yaitu PT. Catur Sentosa Adiprana.

b. Ada persetujuan diantara pihak

Pihak-pihak yang ada di dalam perjanjian ekspedisi menyetujui dalam rangka pengiriman barang sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa.

c. Ada tujuan yang hendak dicapai

Mendapatkan keuntungan dari pengiriman barang dan dikenal oleh masyarakat. Bagi pihak pengirim ialah barang yang dikirim melalui ekspediteur tersebut selamat sampai diterima oleh penerima barang.

³⁵ Usman Sution Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm. 71.

d. Ada prestasi yang dilaksanakan

Kewajiban ekspediter adalah mencari moda transportasi yang baik dalam rangka pengiriman barang. Hak ekspediter adalah menerima pembayaran jasa dalam rangka pengiriman barang. Kewajiban pengirim adalah membayar jasa pengiriman barang kepada ekspediter. Hak pengirim adalah mendapatkan angkutan yang baik untuk barang yang dikirim melalui ekspediter.

e. Ada bentuk perjanjian tertentu

Bentuk perjanjian ekspedisi yang banyak digunakan ialah bentuk perjanjian yang tertulis.

1. Subjek Perjanjian Ekspedisi:

a) Pengirim

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut.³⁶ Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim. Ciri dan karakteristik pengirim yaitu memiliki barang yang berstatus pihak dalam perjanjian, pemegang dokumen angkutan dan membayar biaya angkutan. Pada penelitian ini yang menjadi pihak pengirim barang adalah PT. Catur Sentosa Adiprana.

³⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hlm. 71.

b) Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Perusahaan ekspedisi muatan adalah orang/badan hukum yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di darat untuk kepentingan pengirim.³⁷ Ekspediteur adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan dibidang usaha ekspedisi muatan barang. Ekspediteur mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan dana/atau mengeluarkan barang dari alat angkut atau gudang stasiun/pelabuhan/bandara. Ciri dan karakteristik ekspediteur yaitu perusahaan perantara pencari pengangkut barang, bertindak untuk dan atas nama pengirim, dan menerima provisi dari pengirim. Pada penelitian ini yang menjadi pihak ekspediteur yaitu PT. Gerbang Sumatera sebagai ekspedisi muatan kapal laut.

2. Objek Perjanjian Ekspedisi

a) Barang Muatan / *Cargo*

Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu: barang sandang, barang pangan, barang rumah tangga, barang pendidikan, barang pembangunan, hewan.

b) Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan ekspedisi muatan, memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Kendaraan yang digunakan oleh penelitian ini yaitu *truck container*.

Hubungan hukum perjanjian ekspedisi ialah hubungan antara dua atau lebih subjek hukum. Pada hubungan hukum ini hak dan kewajiban pihak yang satu

³⁷ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Depok, 2013, hlm. 165.

berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain.³⁸ Setiap hubungan hukum mempunyai dua segi yaitu, segi kekuasaan / kewenangan atau hak dan segi kewajiban. Kewenangan yang diberikan oleh hukum kepada subyek hukum (orang atau badan hukum) dinamakan hak.³⁹ Hubungan hukum memiliki 3 unsur, yaitu:⁴⁰

1. Adanya orang-orang dengan hak tau kewajiban saling berhadapan.
2. Adanya obyek yang berlaku berdasarkan hak dan kewajiban.
3. Adanya hubungan antara pemilik hak dan pengemban kewajiban atau adanya hubungan atas obyek yang bersangkutan.

2.3 Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Hukum

2.3.1 Tanggung Jawab Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan

Menurut Pasal 468 KUHD tentang Pengangkutan Barang, “persetujuan pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus di angkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”. Pengangkut wajib megganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkannya, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu. Sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan sesuai praktik pengangkutan laut yang berlaku umum, bahwa hubungan hukum antara pihak yang terikat secara langsung yaitu pengirim barang.

³⁸ Soeroso R, *Pengantar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 269.

³⁹ *Ibid*, hlm. 270.

⁴⁰ *Ibid*, hlm. 271.

2.3.2 Tanggung Jawab Hukum dalam Perjanjian Ekspedisi

Konsep tanggung jawab hukum berhubungan dengan konsep kewajiban hukum, bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan.⁴¹ Kewajiban dan hak timbal-balik para pihak timbul karena peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Kewajiban dan hak timbal balik tersebut berasal dari sebuah perjanjian atau undang-undang. Hubungan hukum antara EMKL dengan pihak pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan.⁴²

PT. Gerbang Sumatera selaku EMKL sebagai perantara yang bersedia untuk melayani angkutan barang memiliki tugas dan tanggung jawab yang diatur dalam pasal 86 sampai dengan pasal 90 KUHD Bab II buku I, sebagaimana dirumuskan oleh pembentuk undang-undang ialah menyuruh mengangkut (*doen vervoren*) jadi tugas EMKL berbeda dengan tugas pengangkut, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 86 Ayat 1 KUHD.

PT. Gerbang Sumatera selaku EMKL ialah pengusaha yang bersedia mencari pengangkutan laut yang baik untuk pengiriman barang. Kewajiban EMKL untuk mengantarkan dan menjamin barang tersebut sampai ketempat tujuan dengan selamat tanpa ada kekurangan sedikitpun dan bahkan kerusakan. Hak EMKL yaitu memperoleh pembayaran uang atas jasa pengangkutan yang di tawarkan oleh EMKL. Pengiriman barang yang dilakukan oleh pihak EMKL memiliki suatu

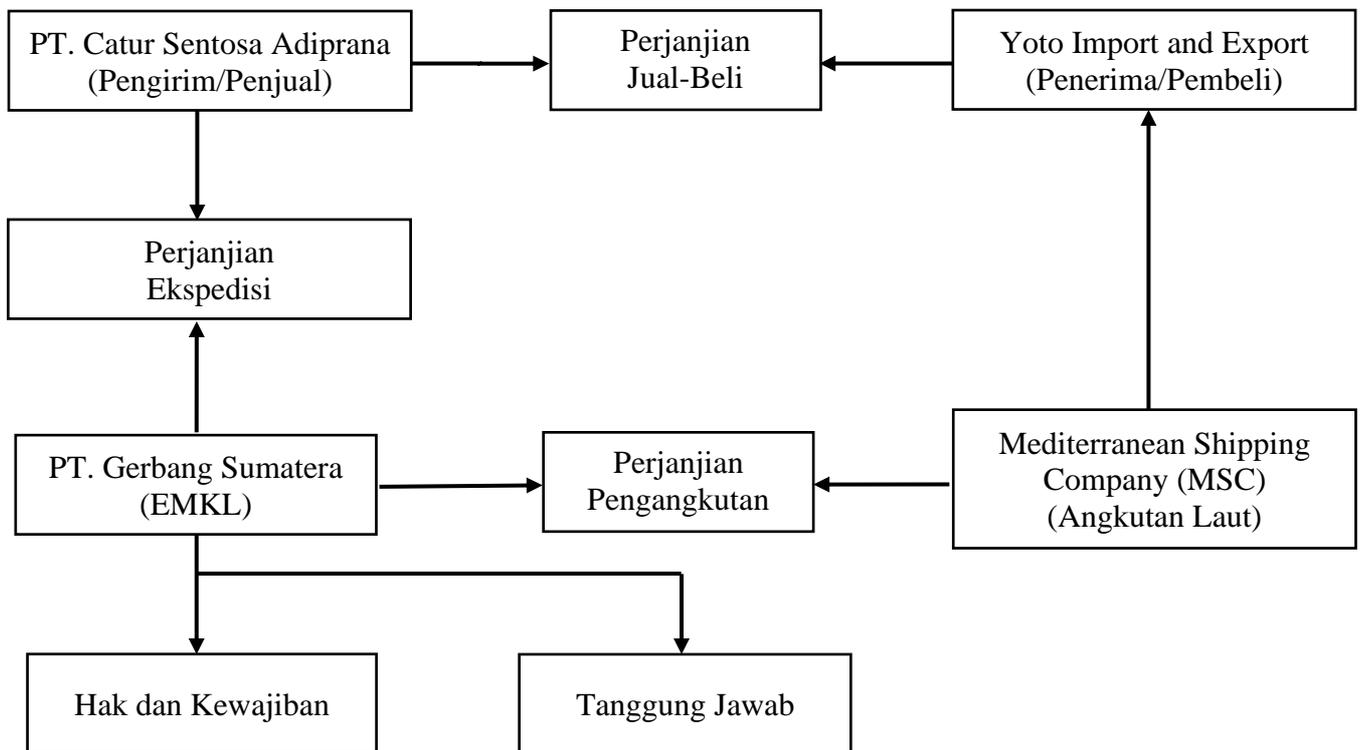
⁴¹ Titik Triwulan dan Shinta, *Perlindungan Hukum*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm. 48.

⁴² Saptono, H. & Njatrijani, R. *Pertanggungjawaban Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Dalam Hal Ganti Kerugian Atas Kerusakan Atau Kehilangan Barang Kiriman Melalui Laut*. Semarang: Jurnal Hukum Universitas Diponegoro, 2017, hlm. 5.

kewajiban dan pembebasan kewajiban, pembebasan kewajiban yaitu terhadap barang yang telah diterima dari pemilik barang untuk dikirim ialah:

- a. Barang dapat segera diserahkan kepada pengangkut.
- b. Menjaga agar barang yang diserahkan dalam keadaan baik.

2.3.3 Kerangka Pikir



Penjelasan:

Kegiatan perjanjian jual beli melibatkan antara PT. Catur Sentosa Adiprana selaku pihak penjual dengan Yoto Import and Export selaku pembeli barang. Berdasarkan perjanjian jual beli antara pengirim dan penerima, maka dibutuhkan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT. Gerbang Sumatera sebagai salah satu

pendukung dalam kegiatan penyerahan barang (*levering*). Pada proses kegiatannya, pihak penjual sekaligus pengirim sesuai dengan perjanjian pemberian ekspedisi berkaitan langsung dengan PT. Gerbang Sumatera selaku ekspediteur. Pihak Mediterranean Shipping Company (MSC) selaku perusahaan pengangkutan laut berkaitan langsung dengan PT. Catur Sentosa Adiprana sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah dikuasakannya untuk melakukan pengiriman barang dari gudang menuju kapal laut menggunakan perusahaan ekspedisi.

Substansi yang akan dibahas mendasar pada kegiatan PT. Gerbang Sumatera selaku ekspediteur menjalankan tugasnya sesuai dengan hak dan kewajibannya yang terdapat dalam perjanjian pemberian kuasa. Apabila terjadi peristiwa yang tidak diinginkan seperti kecelakaan yang menyebabkan barang rusak saat diangkut oleh PT. Gerbang Sumatera harus bertanggung jawab terhadap segala risiko yang telah ditanggung selama proses penyelenggaraan pengiriman barang.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian sesungguhnya merupakan kegiatan bermakna, untuk menggali dan mengkaji sumber informasi agar mendapatkan kebenaran hakiki dari suatu gejala atau peristiwa yang terjadi.⁴³ Penelitian hukum pada dasarnya merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Untuk itu diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.⁴⁴

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum dibagi menjadi 3 yaitu jenis penelitian normatif, empiris, dan normatif empiris.⁴⁵ Penelitian hukum normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan baku utama, menelaah hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum, konsepsi hukum, pandangan dan doktrin-doktrin hukum, peraturan dan sistem hukum dengan menggunakan data sekunder. Penelitian hukum empiris adalah suatu metode penelitian hukum yang

⁴³ I Gede AB Wiranata dan Yennie Agustin MR, *Sampel dan Teknik Sambilan dalam Penelitian*, Aura, Bandar Lampung, 2018, hlm.7.

⁴⁴ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2015, hlm. 39.

⁴⁵ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003, hlm. 13.

menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata.⁴⁶

Penelitian yang dilakukan menggunakan jenis penelitian hukum normatif empiris. Penelitian hukum normatif empiris adalah penelitian yang menggunakan studi kasus hukum normatif-empiris berupa produk perilaku hukum.⁴⁷ Berdasarkan penjelasan di atas, maka jenis penelitian ini adalah jenis penelitian normatif-empiris dikarenakan mengkaji tentang hak dan kewajiban maupun tanggung jawab pelaksanaan ekspedisi muatan kapal laut, dengan melihat peraturan perundang-undangan dan literatur yang terkait dengan perjanjian pada kegiatan ini serta turun lapangan melakukan penelitian secara langsung mengenai prosedur Pelaksanaan kegiatan ekspedisi muatan kapal laut pada PT. Gerbang Sumatera.

3.2 Tipe Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif (*descriptive legal study*), merupakan penelitian hukum yang bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu, atau mengenai gejala yuridis yang ada, atau peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁴⁸ Berdasarkan penjelasan di atas maka penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan secara jelas, terperinci dan sistematis mengenai hak dan kewajiban maupun tanggung jawab ekspedisi muatan kapal laut pada PT. Gerbang Sumatera.

⁴⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, *Dualisme Penelitian Hukum (Normatif dan Empiris)*, Yogyakarta:Pustaka Pelajar, 2010, hlm. 154.

⁴⁷ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Empiris dan Normatif*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hlm. 280.

⁴⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 49.

3.3 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah dalam penelitian hukum normatif-empiris pada dasarnya ialah penggabungan antara pendekatan hukum normatif dengan adanya penambahan dari berbagai unsur-unsur empiris.⁴⁹ Pada metode penelitian normatif-empiris ini juga mengenai implementasi ketentuan hukum normatif dalam aksinya disetiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam suatu masyarakat.⁵⁰ Pada penelitian hukum normatif-empiris terdapat tiga kategori, yaitu:⁵¹

- a. *Non Judicial Case Study*, yaitu pendekatan studi kasus hukum tanpa ada konflik sehingga tidak ada akan campur tangan dengan pengadilan.
- b. *Judicial Case Study*, yaitu pendekatan studi kasus hukum dikarenakan adanya konflik sehingga akan melibatkan campur tangan pengadilan untuk dapat memberikan keputusan penyelesaian.
- c. *Live Case Study*, yaitu pendekatan pada suatu peristiwa hukum yang pada prosesnya masih berlangsung ataupun belum berakhir.

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan “*Non Judicial Case Study*” yang mengkaji hak dan kewajiban maupun tanggung jawab apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan yang dilakukan oleh PT. Gerbang Sumatera.

⁴⁹ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm. 3.

⁵⁰ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Bandung, 2008, hlm.30

⁵¹ *Ibid*, hlm. 6.

3.4 Data dan Sumber Data

Berkaitan dengan permasalahan dan pendekatan masalah yang digunakan, maka penelitian ini menggunakan data kepustakaan dan jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui bahan pustaka dengan cara mengumpulkan dari berbagai sumber bacaan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.⁵²

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari narasumber dari objek yang diteliti.⁵³ Data primer dalam penelitian dapat dilakukan dengan metode wawancara. Metode wawancara dilaksanakan bersama Bapak Rama Ardiansyah sebagai Manager Operasional pihak PT. Gerbang Sumatera selaku ekspediter dan Bapak Tjia Tjhin Hwa sebagai Direktur pihak PT. Catur Sentosa Adiprana selaku pengirim barang.

b. Data Sekunder

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang memiliki sifat mengikat dan mempunyai otoritas yang berupa peraturan perundang-undangan, dokumen hukum, putusan pengadilan, yaitu:

- a) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- c) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- d) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

⁵² Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum, Op Cit*, hlm. 150.

⁵³ Riduwan, *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Alfabeta, Bandung, 2006, hlm. 106.

e) Perjanjian Ekspedisi antara PT. Gerbang Sumatera dengan PT. Catur Sentosa Adiprana

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yaitu berupa peraturan yang menjelaskan lebih lanjut bahan hukum primer. Terkait dengan penelitian ini, bahan hukum sekunder meliputi buku-buku, jurnal hukum, karangan ilmiah, data resmi pemerintah tentang perjanjian ekspedisi, perjanjian pengangkutan, dan perlindungan konsumen.⁵⁴

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yaitu Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kamus Hukum, media cetak dan website.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dipergunakan adalah dengan cara Studi Kepustakaan, Studi Dokumen, dan Wawancara.

1. Studi Kepustakaan (*library research*), yaitu pengkajian informasi mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber. Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder yaitu melakukan serangkaian kegiatan studi dokumentasi dengan cara membaca dan mengutip literatur-literatur, mengkaji peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.⁵⁵

⁵⁴ Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*, Alfabeta, Bandung, 2015, hlm. 302.

⁵⁵ Emzir, *Metode Penelitian Kualitatif: Analisis Data*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm.50.

2. Studi dokumen adalah jenis pengumpulan data yang meneliti berbagai macam dokumen yang berguna untuk bahan analisis.⁵⁶ Studi dokumen dalam penelitian ini adalah dengan mengkaji dokumen perjanjian ekspedisi PT. Gerbang Sumatera.

2. Wawancara

Metode wawancara merupakan proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan. Mendengarkan keterangan secara langsung oleh Bapak Rama Ardiansyah sebagai Manager Operasional pihak PT. Gerbang Sumatera selaku perusahaan ekspedisi muatan kapal laut dan Bapak Tjia Tjhin Hwa sebagai Direktur pihak PT. Catur Sentosa Adiprana selaku pengirim barang.

3.6 Metode Pengolahan Data

Metode pengolahan data yaitu menjelaskan langkah-langkah pengelolaan data yang telah terkumpul atau penelitian kembali dengan pengecekan validitas data proses pengklasifikasian data dengan mencocokkan pada masalah yang ada, mencatat data secara sistematis dan konsisten dan dituangkan dalam rancangan konsep sebagai dasar utama analisis.

Adapun tahap-tahapan sebagai berikut:

1. Pemeriksaan data, yaitu penentuan data sesuai dengan pokok bahasan dan apabila ada kekurangan atau kekeliruan maka akan dilengkapi dengan diperbaiki.
2. Rekonstruksi data, yaitu menyusun ulang data secara teratur, beraturan, logis, sehingga mudah dipahami.

⁵⁶ I Gede AB Wiranata dan Yennie Agustin MR, *Op.Cit*, hlm.78.

3. Sistematisasi data, yaitu menyusun dan mensistematisasikan data-data yang diperoleh ke dalam pola tertentu guna mempermudah pembahasan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

3.7 Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif yaitu analisis dengan memahami manusia dari sudut pandang orang yang bersangkutan itu sendiri, berguna memahami dan mengerti gejala yang diteliti.⁵⁷ Metode kualitatif ini akan menghasilkan data berupa pernyataan-pernyataan atau data yang dihasilkan berupa data deskriptif mengenai subjek yang diteliti.⁵⁸ Analisis kualitatif sangat erat kaitannya dengan subjektivitas yang meneliti, design-nya lebih fleksibel tergantung pada hal-hal spesifik yang penting dipandang oleh yang meneliti. Penarikan kesimpulan akan dilakukan dengan metode deduktif yaitu menyimpulkan pengetahuan-pengetahuan konkrit mengenai kaidah yang benar dan tepat untuk diterapkan untuk menyelesaikan suatu permasalahan (perkara) tertentu. Dengan begitu, kesimpulan yang didapat berupa apakah permasalahan atau perkara tertentu telah sesuai atau tidak dengan pengetahuan-pengetahuan konkrit yang diyakini tersebut.

⁵⁷ Salim HS dan Erlies Nurbaini, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 19.

⁵⁸ Miles dan Hubberman, *Analisis Data Kualitatif, Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1992, hlm. 15.

V. PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah di kemukakan di atas maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hubungan hukum PT. Gerbang Sumatera selaku ekspediter dengan PT. Catur Sentosa Adiprana selaku pengirim barang menimbulkan hak dan kewajiban yang mengikat harus dipenuhi. Pihak ekspediter berkewajiban menjamin proses pengiriman barang tiba dengan baik sampai kepada pihak pengangkut dan memiliki hak untuk menerima pembayaran atas pengurusan jasa pengiriman dari pihak pengirim. Pihak pengirim berkewajiban untuk membayar biaya jasa pengiriman serta mengikuti prosedur dalam kegiatan tersebut dan memiliki hak untuk mendapatkan keselamatan pengiriman barang hingga kepada pihak pengangkut. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menugaskan tenaga pengawas untuk kegiatan pengecekan barang saat tiba di gudang pengangkut dan memiliki hak untuk menerima biaya pengangkutan dari pihak pengirim.
2. Tanggung jawab PT. Gerbang Sumatera sebagai perusahaan ekspedisi yaitu dengan menjamin proses pengiriman barang dengan baik dari gudang pengirim menuju ke gudang perusahaan pengangkutan laut yang berada di pelabuhan Panjang, Bandar Lampung. Apabila terjadi kerusakan barang dalam

proses pengiriman tersebut, maka pihak PT. Gerbang Sumatera sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa harus melaksanakan kewajibannya dengan melakukan ganti rugi terhadap pihak pengirim. Dalam realitanya, ganti kerugian tersebut berupa *claim* asuransi senilai harga barang yang mengalami kerusakan dan memberikan kompensasi atas keterlambatan pengiriman barang dikarenakan proses pengiriman barang dilakukan kembali terhitung setelah 7 (tujuh) hari kejadian kerusakan barang tersebut. Jadi, dalam hal ini PT. Gerbang Sumatera melaksanakan kewajibannya sesuai dengan perjanjian pemberian kuasa yang telah disepakati oleh pihak pengirim barang.

5.2 Saran

Saran dalam penelitian ini ditujukan pada pihak ekspediter agar dapat menerapkan prinsip kehati-hatian dalam melakukan proses pengiriman barang agar terhindar dari unsur kelalaian yang mengakibatkan pada kerusakan barang yang dikirim oleh pihak pengirim guna dapat terjamin keselamatan dan keutuhan barang yang diangkut sehingga terhindar dari tanggung jawab dan kewajiban atau tuntutan ganti kerugian. Pada isi surat perjanjian ekspedisi, seharusnya dapat lebih ditekankan mengenai sanksi yang lebih mengikat, agar kedua belah pihak dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan aturan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Aji, Sutiono Usman. (1990). *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta
- Arikunto, Suharsimi. (2010). *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Asikin, Zainal. (2013). *Hukum Dagang*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Emzir. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif: Analisis Data*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Fajar, M dan Achmad, Yulianto. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Empiris dan Normatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Fuady, Munir. (2003). *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Hanitijo, Ronny. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum (Normatif dan Empiris)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hartini, Rahayu. (2016). *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Malang: Citra Mentari.
- _____. (2007). *Hukum Pengangkutan*. Malang: UMM Press.
- HS, Salim dan Nurbaini, Erlies. (2013) *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Hasyim, Farida. (2019). *Hukum Dagang*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hubberman dan Miles. (1992). *Analisis Data Kualitatif, Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Ibrahim, Johnny. (2008). *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Bandung: Bayu Media Publishing.

- Mamudji, Sri dan Soekanto, Soerjono. (2003). *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Mertokusumo, Sudikno. (2003). *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.
- Muhammad, Abdulkadir. (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- _____. (2004). *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- _____. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Ningrum, Lestari. (2004). *Usaha Perjalanan Wisata Prespektif Hukum Bisnis*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, H.M.N. (1981). *Pengertian Pokok Hukum Dagang di Indonesia*. Jakarta: Djambatan.
- R, Hoeber. (2000). *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Jakarta: Grasindo.
- R, Soeroso. (2011). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Riduwan. (2006). *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta.
- Setiawan, Oka. (2018). *Hukum Perikatan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Soedjono, Wiwoho. (1987). *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*. Yogyakarta: Liberty.
- Soekanto, Sarjono dan Mamudji, Sri. (2012). *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Soekardono, R. (1983). *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Rajawali.
- _____. (1986) *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Rajawali.
- Subekti. (1985). *Aneka Perjanjian*, Bandung: Alumni.
- _____. (1990). *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa.
- Shofie, Yusuf. (2002). *Konsumen dan Tindak Pidana Korporasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sunggono, Bambang. (2015). *Metodelogi Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Triwulan, Titik dan Shinta. (2010). *Perlindungan Hukum*. Jakarta: Prestasi Pustaka.

W, John. (1997). *Pengantar Umum Hukum Ekonomi*. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Widagdo, Setiawan. (2012). *Kamus Hukum*. Jakarta: PT. Prestasi Pustaka.

Wiradipradja, Saefullah. (1989). *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Internasional dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty.

Wiranata, I Gede AB dan Yennie Agustin MR. (2018). *Sampel dan Teknik Sampel dalam Penelitian*. Bandar Lampung: Aura.

JURNAL

Saptono, H. & Njatrijani, R. (2017). *Pertanggungjawaban Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Dalam Hal Ganti Kerugian Atas Kerusakan Atau Kehilangan Barang Kiriman Melalui Laut*. Semarang: Jurnal Hukum Universitas Diponegoro

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Kitab Undang Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang