

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PEMILIK BARANG AKIBAT KECELAKAAN DALAM PENGANGKUTAN LAUT

Rahmadsyah

Universitas 17 Agustus 1945 Semarang

*rahmadsyah419@gmail.com

ABSTRAK

Pengangkutan laut memiliki peran penting dalam perkembangan masyarakat karena arus barang dan lalu lintas orang (penumpang) melalui laut dapat berjalan dengan lancar. Dengan lancarnya lalu lintas barang dan penumpang ini tentu membuat masyarakat lebih mudah memenuhi kebutuhan hidupnya. Kegiatan pengangkutan laut tidak terlepas dari adanya risiko terjadinya peristiwa yang tidak diharapkan, salah satunya adalah kecelakaan kapal. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut", perumusan masalah: 1. Bagaimanakah tanggung jawab pengangkut terhadap pemilik barang apabila terjadi kerusakan barang akibat kecelakaan dalam pengangkutan laut ?, 2. Bagaimana Penyelesaian ganti rugi bila terjadi kerugian dalam pengangkutan barang melalui laut? Dalam penulisan ini metode penelitian yang digunakan metode pendekatan yuridis normatif, Spesifikasi penelitian deskriptif analitis, Sumber data utama menggunakan data sekunder, Metode analisa data menggunakan metode kualitatif. Hasil Penelitian dan pembahasan sebagai berikut : 1. Menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya dan sudah menjadi tanggung jawab pengangkut jika barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak pengangkut wajib mengganti kerugian barang diangkutnya 2. Jika terjadi kecelakaan dalam pengangkutan laut penerima barang tidak menerima barang sesuai yang tercantum dalam perjanjian konosemen penerima wajib membuat surat klaim terhadap perusahaan pengangkut dalam waktu yang ditentukan dengan menjelaskan kerugian yang diderita.

Kata kunci : Kecelakaan Kapal; Pengangkutan Laut; Tanggung Jawab

ABSTRACT

Sea transportation has an important role in the development of the community because the flow of goods and the traffic of people (passengers) by sea can run smoothly. With the smooth traffic of goods and passengers, this certainly makes it easier for people to meet their needs. Sea transportation activities are inseparable from the risk of unexpected events, one of which is ship accident. Based on this background the authors are interested in conducting research with the title "Responsibility of Carrier Against the Owner of Goods Due to Accidents in Sea Transportation, formulation of the problem: 1. How is the responsibility of the carrier to the owner of goods in the event of damage to goods due to accidents in sea transportation?, 2. How Compensation for compensation if there is a loss in transporting goods by sea? In this paper the research method used is a normative juridical approach, descriptive analytical research specifications, the main data source uses secondary data, the data analysis method uses qualitative methods. Research and discussion results are as follows: 1. Maintain the safety of the goods transported from the time of receipt until the time of delivery and has become the responsibility of the carrier if the goods are wholly or partly unable to be delivered or damaged The transporter is obliged to compensate for the loss of the goods being transported 2. If an accident occurs in sea transport recipient of goods does not receive the goods as stated in the agreement of the consensus of the recipient is obliged to make a claim letter to the shipping company within the specified time by explaining the loss suffered.

Keywords: Responsibility; Sea Transportation; Ship Accidents.

A. PENDAHULUAN

Berbagai macam pulau yang terbentang dari sabang sampai merauke menjadikan Indonesia sebagai Negara Kepulauan, Memiliki wilayah perairan yang lebih luas daripada wilayah daratan telah menjadikan dua per tiga dari luas keseluruhan wilayah atau yurisdiksi nasional Negara Indonesia merupakan wilayah perairan. Laut Indonesia memiliki arti yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yaitu, laut sebagai media pemersatu bangsa, laut sebagai media perhubungan, laut sebagai media sumber daya, laut sebagai media pertahanan dan keamanan, serta laut sebagai media diplomasi.

Indonesia juga terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia, Negara Indonesia terkenal akan jiwa perdagangan banyak sekali pebisnis yang memiliki usaha dari menengah ke bawah hingga menengah keatas. Untuk melancarkan bisnisnya maka mereka membutuhkan bantuan untuk mengangkut barang yang sudah diperjual belikan. Sebagai contoh di bidang Pengangkutan, Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) dan hukum dagang (perusahaan) termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan adalah sub-sistem tata hukum nasional. Jadi, hukum dagang (perusahaan) termasuk dalam sub-sistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional adalah juga asas-asas hukum pengangkutan.

Hukum Pengangkutan sendiri terdiri dari beberapa bidang yaitu Hukum Pengangkutan Darat, Hukum Pengangkutan Laut, dan Hukum pengangkutan Udara. Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke penumpang sehingga kebutuhan penumpang dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan,¹ Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara yang dua pertiga wilayahnya merupakan perairan maka Indonesia lebih banyak menggunakan jalur laut untuk aktivitas sarana pengangkutan serta dari segi ekonomi maupun bisnis penggunaan sarana transportasi dengan kapal laut lebih efektif serta besar manfaatnya.

Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas:

1. Angkutan laut:
Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
2. Angkutan sungai dan danau:
Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu angkutan sungai dan danau atau ASD dan angkutan penyeberangan Istilah ASDP ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda

¹ Sindy Anantyo, dkk, 2012, *Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut)*, Semarang: Diponegoro Law Review, Hlm. 2.

angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASDP.

Sementara itu Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98). Pada saat mulai berlakunya undang-undang ini, semua perundang-undangan yang berkenaan dengan pengangkutan perairan yang masih berlaku sejak zaman kolonial Belanda dahulu, dinyatakan tidak berlaku lagi. Undang-undang ini mulai berlaku dua tahun sejak tanggal diundangkan. Undang-undang ini diundangkan pada tanggal 17 September 1992. Karena sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan yang berkembang kini, undang-undang ini kemudian tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang Pelayaran ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, yaitu tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64.

Sehingga dengan adanya sarana prasarana transportasi laut untuk pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak positif dalam peningkatan ekonomi suatu wilayah.

Melihat betapa pentingnya peranan transportasi di Indonesia, maka harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan harus memiliki pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan biaya yang terjangkau serta yang lebih penting jasa pengangkutan harus memiliki asuransi atas barang yang ada di dalam kapal karena untuk menjamin bahwa jika pengangkutan mengalami masalah kecelakaan atau rusaknya barang pihak dari jasa pengangkutan mampu bertanggung jawab.

Sesuai dalam pasal 41 ayat 3 UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai ketentuan peraturan perundangundangan”.

Pengangkut sejatinya wajib memberikan perlindungan terhadap barang yang diangkutnya. Kepercayaan masyarakat maupun perusahaan terhadap jasa pengangkut merupakan kunci utama dari eksistensi suatu sarana transportasi jasa pengangkut.

Namun dalam praktiknya ternyata tidak semua jasa pengangkutan memberikan ganti rugi, sebagai contoh PT. Pelayaran Surya Bintang Timur yang mengangkut barang 67.500 Sak atau 2.700 Ton Semen Tonosa Milik Heri Setiabudi selaku pemilik barang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan laut, yang diatur dalam Pasal 40 ayat 1 dan 2 UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan:’ 1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya; 2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkut yang telah disepakati”. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pemilik Barang Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut”**

B. PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pengangkut PT. Surya Bintang Timur Terhadap Pemilik Barang Apabila Terjadi Kerusakan Barang Akibat Kecelakaan Dalam Pengangkutan Laut

PT. Surya Bintang Timur berkedudukan di Surabaya. Dan didirikan dengan tujuan memenuhi kebutuhan masyarakat dan melayani masyarakat akan pengangkutan laut. PT. Surya Bintang Surabaya pertama kali membuka usaha yang bergerak dibidang jasa pengangkutan laut baik pengangkutan barang maupun pengangkutan penumpang. Adapun untuk sarana penunjang, PT. Surya Bintang Timur Surabaya menyediakan beberapa kapal barang dan kapal penumpang. Dengan misi untuk menunjang program pemerintah, yaitu dalam bidang jasa transportasi dan angkutan barang melalui kapal laut. PT. Surya Bintang Timur Surabaya selalu berusaha melayani masyarakat yang menggunakan kapal penumpang PT. Surya Bintang Timur Surabaya dengan sebaik-baiknya, sehingga tercipta suasana tertib, aman dan lancar.

Agar lebih mendukung kinerja perusahaan, perlu adanya suatu pengaturan kerja yang profesional. Melalui pendistribusian tugas, wewenang dan tanggung jawab dalam ruang lingkup perusahaan dan adanya jaringan kerja yang saling terkait satu sama lain akan diperoleh suatu tatanan atau konstelasi usaha yang mantap.

Secara garis besar dapat dijelaskan, ada 3 (tiga) bidang kerja yang ditangani, yang masing-masing dipimpin oleh seorang kepala bagian. Ketiga bagian tersebut adalah:²

a. Bagian Traffic Operation

Bagian ini bertugas terhadap pelaksanaan pelayanan penumpang dan muatan barang yang menggunakan jasa pelayanan PT. Surya Bintang Timur Surabaya. Bagian Traffic Operation ini membawahi urusan pelayanan kapal, urusan muatan dan urusan claim/ Ekspedisi Muatan kapal laut (EMKL).

b. Bagian Keuangan

Bagian keuangan bertugas dan bertanggung jawab terhadap administrasi keuangan dan aktiva pasiva perusahaan. Bagian keuangan membawahi urusan keuangan PT. Surya Bintang Timur Surabaya, dan urusan umum/ personalia.

c. Bagian Terminal

Bagian terminal bertugas dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan kerja di pelabuhan dan gudang-gudang muatan. Bagian terminal dibantu dan membawahi urusan bongkar/muat pergudangan dan urusan peralatan/ angkutan bandar.

Dalam pembahasan mengenai persoalan – persoalan hukum yang menyangkut dunia pengangkutan laut, maka tidak bisa lepas dari persoalan perdagangan, hubungan antar pulau, benua, negara yang menyebabkan timbulnya pelayaran.

Perubahan – perubahan yang sangat cepat terjadi dalam politik dan ekonomi, menuntut pengetahuan yang khusus dari para pelaut dalam garis tugasnya, sehubungan dengan dinamisnya angkutan laut yang selaras dengan perubahan – perubahan politik dan ekonomi.

² Hasil wawancara penulis dengan Bapak Lukman Ladjoni selaku Direktur Utama PT. Surya Bintang Timur Surabaya, pada Tgl. 17 September 2019.

Para pengangkut khususnya nahkoda ini tidak hanya diharapkan menjadi sopir kapal saja tetapi juga menjadi manajer kapalnya, dalam mengelola kapalnya untuk mencapai sasaran perusahaan ataupun pemerintah yang masalahnya semakin lama semakin kompleks dan membutuhkan penanganan yang sungguh – sungguh. Masalah – masalah baru bukan saja ditimbulkan oleh teknologi yang semakin maju, melainkan juga dalam bidang ekonomi, arus perdagangan, jenis dan mutu muatan, keuangan, ketata usahaan, dan lain – lainnya.

Akan sangat timpang jika seorang Perwira Laut dalam hal ini Nahkoda sebagai pengangkut, hanya mendalami persoalan teknis tugasnya saja, tanpa mengetahui, mengerti, dan mendalami misinya. Apalagi jika kita tinjau bahwa baik dalam instansi pemerintah yang mengatur mengenai perkapalan dan pelayaran, maupun dalam perusahaan pelayaran dan usaha – usaha yang berkaitan dengannya, banyak dibutuhkan tenaga pelaut, apakah yang diatur oleh Undang – Undang atau peraturan – peraturan, atau untuk kelancaran dan kemantapan tugas – tugas tertentu.

Hal tersebut hanyalah untuk memperkenalkan beberapa persoalan perkapalan dan pelayaran kepada pelaut, sebagai persiapan untuk mempelajari perkapalan dan pelayaran lebih mendalam demi kebutuhan tugas – tugas dalam pengelolaan kapal, perusahaan pelayaran atau tugas dalam instansi pemerintah, atau tugas – tugas lain yang berkaitan dengan angkutan laut.

Pengangkut yang dimaksud di sini adalah para awak kapal, yaitu orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Yang termasuk sebagai awak kapal atau pengangkut:

1. Nahkoda kapal
Yaitu salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.
2. Anak buah kapal
Yaitu semua awak kapal kecuali nahkoda.
3. Perwira kapal
Adalah para awak kapal yang tercantum sebagai Perwira dalam Sijil Anak Buah Kapal.
4. Bawahan
Adalah awak kapal lainnya selain super cargo.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa PT. Surya Bintang Timur Surabaya melakukan usaha dibidang jasa pelayanan pengangkutan penumpang dan pengangkutan barang melalui kapal laut. PT. Surya Bintang Timur Surabaya juga bergerak dalam bidang usaha mengurus dokumen dan melaksanakan pekerjaan yang menyangkut penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan pelayaran bagi kepentingan pemilik barang.

Hubungan hukum yang ada dalam pengangkutan, diatur oleh hukum dilakukan oleh subjek hukum yang dapat melahirkan akibat hukum yaitu hak dan kewajiban bagi para subjek hukum.³ Dalam hal pengangkutan baik barang dan atau orang hubungan hukum terjadi antara pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya, dengan pemakai jasa pengangkutan. Hubungan hukum antara pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya, dengan pemakai jasa

³ Peter Mahmud Marzuki, 2009, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm. 253.

pengangkutan ini telah diatur dan dijamin kepastian hukumnya di dalam peraturan perundang-undangan dan pelaksanaannya dilakukan melalui perjanjian.

Menurut Siti Utari, pengertian umum tentang perjanjian pengangkutan adalah sebagai sebuah perjanjian timbak balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu.⁴ Berdasarkan pengertian tersebut perjanjian pengangkutan laut pada umumnya dalam hubungan hukum antara pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya dengan pemakai jasa pengangkutan berkedudukan sama tinggi atau koordinasi (*geeoordineerd*), tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana kedudukan para pihak tidak sama tinggi atau kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*).⁵

Menurut sistem hukum Indonesia, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak, hal ini sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 90 KUHD yang menyatakan :

Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan, memuat juga :

- 1) Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya;
- 2) Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
- 3) Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
- 4) Jumlah upah pengangkut;
- 5) Tanggal;
- 6) Tanda tangan si pengirim atau ekspediter.

Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.⁶

Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu:

- a. Pelayanan berkala artinya hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja bila pengirim membutuhkan pengangkutan (tidak terus menerus), berdasarkan atas ketentuan pasal 1601 KUH Perdata.

⁴ Siti Utari, 1994, *Pengangkutan Laut*, Balai Pustaka, Jakarta, hlm.9.

⁵ *Ibid*

⁶ Sution Usman Adji, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm.

- b. Pemborongan sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tetapi pemborongan sebagaimana dimaksud pasal 1601 KUH Perdata. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan Pasal 1617 KUH Perdata (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborongan).
- c. Campuran perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*). Unsur pelayanan berkala (Pasal 1601 KUH Perdata) dan unsur penyimpanan (Pasal 468 (1) KUHD).

Selain itu syarat sahnya perjanjian pengangkutan pada pengangkutan barang maupun orang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan sama halnya dengan syarat sahnya perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:

1. Adanya kesepakatan antara para pihak.
2. Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian.
3. Suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal

PT. Surya Bintang Timur Surabaya disini pada prinsipnya dia memberikan pelayanan kepada perusahaan/ pihak pengguna jasa atau yang berkepentingan dengan instansi yang berhubungan dengan pengangkutan baik terhadap barang impor maupun barang ekspor dan muatan antar pulau di Indonesia.

Dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya merupakan salah satu usaha penunjang bagi usaha pengangkutan. Usaha utama PT. Surya Bintang Timur Surabaya sendiri adalah pelayanan jasa pengangkutan barang dan penumpang melalui laut. PT. Surya Bintang Timur Surabaya yang merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dibawah Departemen Perhubungan Laut yang diberi wewenang untuk mengoperasikan kapal barang serta kapal penumpang.

Oleh karena itu PT. Surya Bintang Timur Surabaya diberi wewenang untuk mengoperasikan kapal barang atau pengangkutan, sehingga PT. Surya Bintang Timur Surabaya dalam hal ini juga menerima order pengiriman barang dari para eksportir dan importir yang beroperasi disekitarnya yaitu yang berlokasi di Surabaya.

PT. Surya Bintang Timur Surabaya merupakan perusahaan pelayaran yang menjadi pilihan utama bagi masyarakat yang ingin menggunakan jasa pelayanan pengangkutan kapal laut. Hal tersebut terlihat dari besarnya jumlah penumpang dalam tiap tahunnya dan terjadinya peningkatan arus penumpang yang menggunakan jasa PT. Surya Bintang Timur Surabaya.

Apabila dilihat dari golongan penumpang, jumlah penumpang yang terbesar justru penumpang dek. Adapun hal yang mendasari adalah bahwa harga tiket untuk dek jauh lebih murah dibandingkan dengan harga tiket untuk kelas, apalagi VIP. Besarnya animo masyarakat dalam memanfaatkan jasa pelayanan pengangkutan PT. Surya Bintang Timur Surabaya tidak terlepas dari profesionalnya kinerja dari PT. Surya Bintang Timur Surabaya itu sendiri.

Sehubungan dengan pengangkutan barang dilaut khususnya dalam mewujudkan terlaksananya Wawasan Nusantara terutama dalam melaksanakan kebijakan pemerintah untuk mencapai kesatuan ekonomi, pengangkutan dilaut bertujuan agar keperluan angkutan barang niaga dapat dilayani secara tetap dan teratur sehingga pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah dapat tumbuh secara merata di seluruh wilayah Indonesia.

Pelabuhan-pelabuhan sebagai pintu gerbang ke luar masuknya barang yang strategis dilihat dari segi ekonomis, sosial dan politik adalah merupakan komponen yang tidak terpisahkan dengan terselenggaranya kelancaran pengangkutan di laut. Hal ini berarti dibutuhkan adanya keseimbangan antara arus barang dan kapal, agar dapat tercipta kehidupan niaga yang lancar dan adanya tarif yang sesuai.

Perkembangan perdagangan pada dewasa ini khususnya terhadap barang-barang yang dikirimkan ataupun datang lewat pelabuhan, yang akan menambah ramainya lalu lintas barang yang berarti bertambahnya pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan lain.

PT. Surya Bintang Timur Surabaya dalam eksistensinya menjalankan fungsi-fungsinya tersebut tetap berpedoman pada Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa untuk menjalankan usaha penunjang angkutan laut wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan terbatas (PT), badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Memiliki dan menguasai peralatan yang sesuai dengan bidang usahanya.
- c. Memiliki Nomor Pokok Wajib pajak (NPWP).

PT. Surya Bintang Timur Surabaya juga berusaha untuk tetap dalam kerangka yuridis formal dalam menjalankan usahanya, sehingga tidak akan terjadi pencabutan ijin usaha oleh Menteri Perhubungan Laut berkaitan dengan pelanggaran yang dilakukan oleh PT. Surya Bintang Timur Surabaya sebagaimana disebutkan bahwa ijin usaha dibidang penunjang angkutan laut dapat dicabut oleh Menteri Perhubungan Laut berdasarkan pertimbangan sebagai berikut :

- a. Tidak menjalankan kegiatan usaha dengan nyata dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan secara berturut-turut.
- b. Perusahaan dinyatakan pailit
- c. Perusahaan menyatakan membubarkan diri.
- d. Ijin usaha dan ijin operasi diperoleh dengan cara tidak sah.
- e. Menjalankan usaha yang tidak sesuai dengan bidang yang bersangkutan atau kegiatan melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku

Seperti telah diterangkan sebelumnya bahwa PT. Surya Bintang Timur Surabaya merupakan perusahaan yang pekerjaannya menyangkut penerimaan/ penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada/ diterima pemilik barang.

Pada prinsipnya PT. Surya Bintang Timur Surabaya hanya bertanggung jawab terhadap barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim sampai dengan barang-barang tersebut diserahkan kepada maskapai pelayaran untuk diangkut dan dikirim ke tujuan.

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.⁷ Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang yang berbentuk badan usaha. Jadi pengertian tanggung jawab

⁷ Khairunnisa, 2008, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana, Medan, hlm.4

pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.⁸

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.⁹

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan PT. Surya Bintang Timur Surabaya dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima.

Dalam hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu:

1) Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)”.

Dalam KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Dalam ketentuan pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu, “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”

Dengan demikian jelas bahwa dalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika

⁸ Tjakranegara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, hlm.15.

⁹ H.K.Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.168.

pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

2) Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Based on Fault or Negligence*)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (illegal act) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat (2).

3) Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: "pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini."

Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu di bebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.

4) Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Libelity*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *charter party*, dan oleh pembentuk undang-undang.

5) *Presumption of Non Liability*

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-Undang Pelayaran yang terdapat pada Pasal 40 dan Pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.

Sebagai gambaran yang lebih jelas mengenai tanggung jawab PT. Surya Bintang Timur Surabaya selaku pengangkut maka perlu kita perhatikan Pasal 468 KUHD yang berbunyi:

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan barang kecuali bilamana ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan itu adalah suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya akibat dari sifat keadaan atau cacad benda sendiri atau dari kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab perbuatan-perbuatan dari mereka yang ia pekerjakan dan terhadap benda-benda yang ia pergunakan pada pengangkutan”.

Pasal 468 KUHD tersebut dapat dikatakan suatu pasal mengenai inti tanggung jawab pengangkut. Tanggung jawab ini membawa serta konsekuensi yang berat bagi pengangkut, kalau ia tidak dapat memenuhi kewajibannya.

Mengenai tanggung jawab pengangkut dapat kita temukan di dalam KUHD Pasal 468, ayat 1, yang bunyinya :

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

Mengenai tanggung jawab pengangkut ini juga disebutkan di dalam *The Haque Rules* 1924 dan juga di dalam *The Hamburg Rules* 1978.

Menurut *The Haque Rules* 1924 tanggung jawab pengangkut adalah sejak saat barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka tanggung jawab pengangkut itu berakhir sejak barang dibongkar diserahkan dekat kapal.

Sedangkan menurut *The Hamburg Rules* 1978 mengenai tanggung jawab pengangkut dirumuskan lebih terperinci, yaitu sejak saat barang-barang ada di bawah penguasaannya, yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran.¹⁰

Tanggung jawab yang dipikul oleh pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya itu adalah suatu kenyataan, bahwa pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya dalam perjanjian pengangkutan itu merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk memberikan suatu jasa. Sehubungan dengan Pasal 1 KUHD di dalam Ketentuan Umum disebutkan :

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku juga bagi hal-hal yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Ini, sekedar di dalam Kitab Undang-Undang ini tidak diatur secara khusus menyimpang.

Dalam hal yang diangkut barang, maka pengangkut diwajibkan untuk menjaga keselamatan barang yang harus ia angkut serta selanjutnya adalah menjadi tanggung jawabnya, apabila barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak.

Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkannya barang yang diangkut. Juga di dalam

¹⁰ Wiwoho Soedjono, SH, 1992, *Hukum Perkapalan Dan Pengangkutan Laut*, Jakarta, Penerbit Bina Aksara, hlm. 130.

Pasal 477 KUHD itu ditentukan, bahwa pengangkut bebas dari tanggung jawab sebagai demikian itu, apabila dapat dibuktikan oleh pengangkut, bahwa hal-hal itu disebabkan karena bahaya yang tidak mungkin dapat dicegah atau dihindarinya.

Khusus terhadap rusaknya barang ia bebas dari tanggung jawabnya apabila pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya dapat membuktikan, bahwa rusaknya itu disebabkan karena cacatnya barang atau karena kesalahan si pengirim (Pasal 91 KUHD jo Pasal 468 KUHD).

Dengan memperhatikan *article 3* dari *The Haque Rules 1924* mengenai kewajiban-kewajiban pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya pada sebelum dan pada awal pelayaran ditetapkan bahwa pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya diharuskan meneliti dengan cermat tentang :

a. Kapal harus layak laut.

Layak laut dalam hal ini harus diartikan secara luas, yaitu kondisi kapal harus memenuhi segala syarat untuk menyelenggarakan pengangkutan di laut secara aman dan baik.

b. Kapal harus diawaki, diperlengkapi dan diberi persediaan sebagaimana layaknya.

c. Membuat palkah, kamar-kamar pendingin, dan semua bagian lain dari kapal dimana barang-barang akan diangkut, siap dan aman untuk menerima, mengangkut dan mengawasi barang-barang tersebut.

Selanjutnya *The Haque Rules 1924* tidak mengatur secara tegas tanggung jawab pengangkut, sebaliknya yang tegas dikemukakan adalah hal-hal dimana pengangkut bebas dari tanggung jawab.

Hal ini dapat kita temui dalam *article 4* yang menyatakan bahwa pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya dapat dibebaskan dari kewajiban dan tanggung jawab setelah pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya dapat membuktikan bahwa pengangkut telah melakukan usaha-usaha yang sewajarnya untuk menghindari rusak dan kehilangan barang.

The Hamburg Rules 1978 dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut itu menetapkan dengan tegas bahwa pengangkut bertanggung jawab atas akibat daripada hilang dan rusaknya barang, bahkan diperluas lagi dengan tanggung jawab atas keterlambatan penyerahan barang-barang, jika hal itu terjadi sepanjang barang-barang itu ada di dalam penguasaan pengangkut.

Ini berarti bahwa kalau terjadi kelambatan penyerahan barang misalnya oleh pengangkut, maka pihak pengangkutlah yang harus membuktikan tentang ketidak salahannya apabila terjadi tuntutan ganti rugi yang disebabkan oleh karena lambatnya penyerahan barang tersebut. Juga keadaan demikian itu dapat pula terjadi dalam hal barang itu hilang ataupun barang itu rusak.

Dalam menerima barang dari pemilik barang/ pengirim, PT. Surya Bintang Timur Surabaya selalu meneliti lebih dulu dokumen-dokumen untuk disesuaikan dengan kondisi fisik barang sebelum barang-barang tersebut diterimanya. Hal tersebut dilakukan untuk menghindari terjadinya klaim (tuntutan ganti rugi) oleh pemilik barang terhadap kerusakan barang-barang yang menjadi tanggung jawabnya.

Untuk memperlancar arus lalu lintas barang dalam lalu lintas perdagangan luar negeri, para eksportir umumnya selalu menggunakan jasa PT. Surya Bintang Timur Surabaya sendiri.

Adapun prosedur pengangkutan melalui laut yang menggunakan jasa PT. Surya Bintang Timur Surabaya. Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut adalah sebagai berikut : ¹¹

1. Perjanjian pelaksanaan pengangkutan barang dengan menggunakan perantara EMKL.

Perjanjian pelaksanaan pengangkutan barang-barang dengan menggunakan perantara EMKL, akan terdapat dua kali perjanjian, yaitu :

- a. Perjanjian antara pemilik/ pengirim barang dengan EMKL yang dinamakan dengan perjanjian ekspedisi. Ekspedisi diartikan perjanjian timbal balik antara ekspediteur dan pengirim, dimana ekspediteur mengikatkan diri untuk mencarikan pengangkut yang baik bagi si pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediteur.
- b. Perjanjian antara EMKL dengan pengangkut/ perusahaan pelayaran yang disebut perjanjian pengangkutan.

Perjanjian ekspedisi ini mempunyai sifat hukum rangkap yaitu pelayanan berkala (pasal 1601 KUHPerdara) dan pemberian kuasa (pasal 1792 KUHPerdara).

Sifat hukum berkala ini ada karena hubungan hukum antara ekspediteur dan pemilik barang tidak tetap hanya kadang kala saja, yaitu apabila pengirim barang membutuhkan pengangkut untuk pengiriman barangnya.

Sedangkan sifat hukum pemberian kuasa akan nampak apabila pengirim telah memberikan kuasanya kepada ekspediteur untuk mencarikan angkutan yang baik untuknya. Kedudukan keduanya dalam perjanjian ekspedisi ini adalah koordinatif (sama tinggi).

Sebenarnya perjanjian antara ekspediteur dengan pemilik barang tersebut tidak hanya pelayanan berkala dan pemberian kuasa, tetapi berujud lainnya sesuai dengan yang diperjanjikan antara keduanya, misalnya karena ia harus menyimpan barang-barangnya dahulu maka berlakulah ketentuan-ketentuan mengenai penyimpanan barang (pasal 1694 KUHPerdara).

Didalam dunia perdagangan pada umumnya orang sangat menghargai faktor ekonomi, yaitu waktu dan efisiensi untuk menyelesaikan urusan yang berkaitan dengan usaha perdagangan. Begitu juga halnya dengan eksportir dan importir yang biasanya menghadapi masalah bagaimana caranya agar barang dapat segera keluar dari pelabuhan dan masuk kepasar bebas. Hal ini disebabkan karena untuk dapat keluar dari pelabuhan harus melalui bebrapa instansi dengan segala formalitas yang harus dipenuhi, yaitu Bea Cukai, Bank Devisa, Perusahaan Umum Pelabuhan dan Perusahaan Pelayaran.

Meskipun sekarang para eksportir dan importir diperkenankan untuk mengurus sendiri dokumen dan barangnya namun mereka lebih suka menyerahkan pekerjaannya kepada EMKL, karena dipandang dari segi efisiensi dan faktor ekonomi, EMKL dipandang mempunyai keahlian dalam menangani urusan pabean dan masalah pengangkutan maka untuk penyelenggaraan usaha eksport/ import tersebut mereka serahkan kepada EMKL.

¹¹ *Ibid.* hlm.11

2. Dokumen-dokumen yang diperlukan PT. Surya Bintang Timur Surabaya terhadap pengurusan barang.

Dalam menjalankan tugasnya, PT. Surya Bintang Timur Surabaya membutuhkan dokumen guna mengurus barang-barang yang diserahkan atau diterima dari perusahaan pelayaran yaitu:

- a. **Surat Kuasa**

Surat kuasa yaitu surat yang dibuat oleh pemilik barang baik eksportir maupun importir, yang ditujukan kepada EMKL PT. Surya Bintang Timur Surabaya dimana isinya menyatakan bahwa pemilik barang menunjuk EMKL PT. Surya Bintang Timur Surabaya untuk menjadi wakil kuasanya dalam pengurusan barang-barang miliknya yang masih berada di pelabuhan, untuk dapat segera dibebaskan dari segala urusankepabeaan maupun pembayaran biaya yang membebani barang tersebut.

- b. **Pemberitahuan pemasukan barang untuk dipakai (PPUD)**

PPUD suatu surat pemberitahuan pemasukan barang untuk dipakai dengan maksud untuk mengetahui seberapa banyak bea masuk yang harus dibayar oleh pemilik barang pada Bank Devisa atau pihak Bea dan Cukai, surat ini mutlak dalam pelabuhan.

- c. **Bill of Lading (Konosemen)**

Bill of Lading yaitu suatu dokumen yang dikeluarkan oleh pengangkut atau agen perusahaan pelayaran di pelabuhan muat. Namun apabila dipelabuhan tersebut perusahaan pelayaran tidak mempunyai agen, maka pembuatan konosemen dilakukan oleh nahkoda kapal.

Mengenai konosemen dapat kita jumpai pengaturannya dalam Pasal 506 KUHD yang memberikan definisi sebagai berikut :

Suatu surat yang bertanggung dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa dia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkut ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada seorang tertentu, beserta pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang tersebut akan diserahkan.

Dari ketentuan tersebut dapat dikatakan konosemen atau Bill of lading adalah suatu bukti adanya perjanjian pengangkutan, dengan berisikan pernyataan bahwa pengangkut telah menerima barang dari pengirim dan bersedia mengangkutnya sampai ke tempat tujuan serta menyerahkan kepada penerima barang. Dari rumusan diatas dapat diketahui bahwa konosemen mempunyai dua fungsi yaitu :

1. Sebagai bukti penerimaan barang dan,
2. Sebagai dokumen angkutan

Selain konosemen juga berfungsi sebagai pelindung atas barang untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan dimana hal ini menjadi konosemen sebagai jaminan atas barang dapat dipertanggung jawabkan, karena telah mengikat ketiga belah pihak yaitu pengirim barang, pengangkut barang dan penerima barang, sehingga dengan sendirinya barang terlindung dari perbuatan yang tidak bertanggung jawab dari pihak pengangkut.

- d. **Invoice atau daftar harga**

Adalah faktur penjualan yang dibuat oleh penjual (eksportir) dan dikirimkan kepada pembeli (importir) sebagai dokumen atas barang yang dikirimkan tersebut.

e. Packing List atau daftar pengumuman

Suatu daftar mengenai keadaan tiap-tiap kali barang dengan isinya yaitu mengenai:

1. Merek dan nomor koli
2. Berat masing-masing koli
3. Kualitas barang
4. Ukuran masing-masing koli
5. Keterangan mengenai isi dari tiap-tiap koli
6. Jumlah total dari semua koli
7. Berat kotor dan berat bersih koli.

f. Surat tanda Setor (STS) Bea Masuk

Surat ini merupakan dokumen yang isinya menyatakan bahwa pemilik barang tersebut telah membayar bea masuk kepada Bank Devisa dengan fungsi sebagai syarat untuk pengeluaran barang.

g. Polis Asuransi

Polis ini merupakan tanda bukti bahwa barang-barang yang diangkut telah di pertanggungjawabkan, Polis Asuransi mempunyai arti penting bagi importir, karena polis asuransi ini merupakan jaminan atas keselamatan barang yang akan diterima dari eksportir. Disamping itu polis asuransi merupakan jaminan untuk memperoleh ganti rugi dari pihak penanggung jika ternyata barang yang di pertanggung jawabkan ternyata rusak atau tidak sampai ke tempat tujuan.

h. Laporan Kebenaran Pemeriksaan (LKP)

Merupakan suatu dokumen barang yang isinya menyatakan bahwa barang tersebut sudah mengalami pemeriksaan fisik, dan diakui kebenarannya seperti yang tercantum dalam invoice, sedang yang mengeluarkan surat ini oleh surveyor yang ditunjuk oleh pemerintah yaitu Sucofindo.

i. Letter of Credit (L/C)

Merupakan surat kredit yang dikeluarkan oleh suatu Bank atas permintaan nasabahnya dengan tujuan kepada korespondennya atau perwakilannya atau cabangnya di tempat lain atau di luar negeri dengan permintaan agar sejumlah uang untuk orang atau perusahaan yang namanya tercantum dalam L/C tersebut.

Walaupun dalam menjalankan usahanya, PT. Surya Bintang Timur Surabaya telah bersikap hati-hati terhadap kemungkinan terjadinya resiko kerusakan barang kiriman yang dapat menimbulkan gugatan tuntutan ganti rugi, namun PT. Surya Bintang Timur Surabaya tetap juga pernah mengalami masalah. Adapun kasusnya sebagai berikut :

Berdasarkan perjanjian pengangkutan sebagaimana tercantum dalam Bill of Lading (B/L), apabila terjadi kerusakan barang selama pengangkutan, maka

pemilik barang/ penerima barang berhak mendapat ganti kerugian 2 kali dari harga barang tersebut. Oleh sebab itu PT. Surya Bintang Timur Surabaya segera memberikan ganti kerugian kepada penerima/pemilik barang seharga 2 kali dari harga barang tersebut.

Apa yang dilakukan oleh PT. Surya Bintang Timur Surabaya dengan memberikan ganti rugi tersebut telah sesuai dengan pertanggung jawaban yang harus ia lakukan, sebab dalam KUHD Pasal 468, ayat 1, dikatakan :
"Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya".

Sedangkan menurut *The Hamburg Rules 1978* yang juga merupakan acuan yang dipakai dalam pertanggung jawaban pengangkut dirumuskan lebih terperinci, dimana pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya bertanggung jawab sejak saat barang-barang ada di bawah penguasaannya, yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran.

Jadi dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut itu menetapkan dengan tegas bahwa pengangkut bertanggung jawab atas akibat daripada hilang dan rusaknya barang, jika hal itu terjadi sepanjang barang-barang itu ada di dalam penguasaan pengangkut.

Ini berarti bahwa kalau terjadi kelambatan penyerahan barang misalnya oleh pengangkut, maka pihak pengangkutlah yang harus membuktikan tentang ketidak salahannya apabila terjadi tuntutan ganti rugi yang disebabkan oleh karena lambatnya penyerahan barang tersebut. Juga keadaan demikian itu dapat pula terjadi dalam hal barang itu hilang ataupun barang itu rusak.

Dari gambaran tersebut dapat dianalisa bahwa dalam melaksanakan fungsinya sebagai perusahaan jasa pelayaran pengangkutan PT. Surya Bintang Timur Surabaya selalu berupaya memberikan pelayanan yang terbaik sebagaimana motto dari PT. Surya Bintang Timur Surabaya yaitu memberikan pelayanan kepada pelanggan sebaik mungkin dan dengan penekanan biaya sekecil mungkin serta efisien, hal tersebut terbukti dengan meningkatnya jumlah pengguna jasa PT. Surya Bintang Timur Surabaya

B. Upaya Penyelesaian Hukum Jika Terjadi Kecelakaan Selama Proses Pemanduan

Sengketa merupakan hal yang tidak bisa dihindarkan lagi jika manusia saling berselisih atau ada perbedaan kesepahaman dengan manusia lainnya dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Soeryono Soekanto, sengketa dapat juga diartikan sebagai suatu keadaan dimana adanya ketidakserasian antara pribadi-pribadi atau kelompok-kelompok yang mengadakan hubungan karena hak salah satu pihak terganggu atau dilanggar.¹² Dalam prespektif hukum, sengketa dapat berawal dari adanya suatu wanprestasi dari salah satu pihak yang terlibat dalam suatu hubungan hukum. Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal dari adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban. Menurut ketentuan Pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan

¹² Soeryono Soekanto, 1979, *Mengenal Antropologi Hukum*, Alumni, Bandung, hlm. 26.

undang-undang. Perikatan yang bersumber dari undang-undang terbagi lagi menjadi perbuatan menurut hukum dan perbuatan melawan hukum

Menurut PNH Simanjuntak wan prestasi adalah keadaan di mana seorang debitur (pihak yang berutang) tidak memenuhi atau melaksanakan prestasi sebagai mana mestinya sebagaimana telah ditetapkan dalam suatu perjanjian.¹³ Wanprestasi (lalai/alpa) dapat timbul karena kesengajaan atau kelalaian debitur sendiri itu sendiri dan karena faktor adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*).¹⁴ Wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak tentu saja dapat menimbulkan kerugian kepada pihak lainnya. Prinsip-prinsip dari wanprestasi tersebut di atas juga dapat terjadi dalam perjanjian pengangkutan laut. Dengan demikian, pihak pengangkut wajib untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang. Menurut ketentuan yang terdapat di dalam KUH Perdata, apabila debitur (pengangkut) yang melakukan wanprestasi dapat dikenakan sanksi-sanksi sebagai berikut :

- a. Debitur diharuskan membayar ganti kerugian yang diderita oleh kreditur (Pasal 1243 KUH Perdata)
- b. Pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian (Pasal 1267 KUH Perdata)
- c. Peralihan risiko kepada debitur sejak saat terjadinya wanprestasi (Pasal 1237 Ayat(2) KUH Perdata)
- d. Pembayaran biaya perkara apabila diperkarakan di muka hakim (Pasal 181 HIR).

Berdasarkan ketentuan Pasal 1267 KUH Perdata yang menyatakan "Pihak yang terhadapnya perikatan tidak dipenuhi, dapat memilih memaksa pihak yang lain untuk memenuhi persetujuan, jika hal itu masih dapat dilakukan, atau menuntut pembatalan persetujuan, dengan penggantian biaya, kerugian dan bunga", dalam hal debitur melakukan wanprestasi, maka debitur dapat memilih tuntutan-tuntutan haknya berupa:

- a. Pemenuhan perjanjian
- b. Pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi
- c. Ganti kerugian saja
- d. Pembatalan perjanjian
- e. Pembatalan perjanjian disertai dengan ganti kerugian

Sehingga berdasarkan uraian di atas dapat disampaikan bahwa penyelesaian sengketa pengangkutan adalah penyelesaian suatu keadaan dimana adanya ketidakserasian antara pribadi-pribadi atau kelompok-kelompok yang mengadakan hubungan dalam hal ini antara pengangkut dengan penumpang karena hak salah satu pihak terganggu atau dilanggar sehingga dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Penyelesaian sengketa dalam pengangkutan laut dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Apabila telah dipilih melalui penyelesaian sengketa di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil, yang terdapat dalam Pasal 45 UUPK.

Setiap sengketa dalam hubungan hukum pada umumnya dapat diselesaikan melalui dua cara penyelesaian, yaitu :

¹³ 22PNH Simanjuntak, 1999, *Pokok-pokok Hukum Perdata Indonesia*, Djembatan, Jakarta, hlm.339

¹⁴*Ibid*, hlm. 340

- a. Penyelesaian secara damai (non litigasi),
- b. Penyelesaian melalui lembaga atau institusi yang berwenang (litigasi).¹⁵

Kedua jenis penyelesaian sengketa di atas juga dapat diterapkan dalam pengangkutan laut. Namun, kedua jenis penyelesaian sengketa tersebut memiliki kelebihan dan kelemahan masing-masing. Penyelesaian sengketa secara damai, membutuhkan kemauan dan kemampuan berunding untuk mencapai penyelesaian sengketa secara damai. Penggunaan model penyelesaian sengketa non litigasi lebih mengutamakan pendekatan “konsensus” dan berusaha mempertemukan kepentingan pihak-pihak yang bersengketa serta bertujuan mendapatkan hasil penyelesaian sengketa ke arah win-win solution. Keadilan yang ingin dicapai melalui mekanisme tersebut adalah keadilan komutatif.¹⁶ Sedangkan penyelesaian melalui lembaga atau instansi yang berwenang membutuhkan pengetahuan tentang tata cara dan/atau aturan yang berlaku bagi penyelesaian sengketa tersebut yaitu berupa aturan-aturan hukum yang bersifat prosedural.

Selain itu dalam pengangkutan laut juga dapat diterapkan perlindungan hukum sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 1 UUPK menyatakan “Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Rumusan di atas merupakan upaya pembentuk undang-undang untuk membentengi atau untuk melindungi konsumen dari tindakan sewenang-wenang para pelaku usaha. Menurut Yusuf Shofie undang-undang perlindungan konsumen di Indonesia mengelompokkan norma-norma perlindungan konsumen ke dalam 2 (dua) kelompok, yaitu:

- 1) perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha
- 2) ketentuan tentang pencantuman klausula baku.¹⁷

Dalam suatu proses pengangkutan melalui laut tidak bisa terlepas dari adanya suatu resiko dan Hambatan – hambatan yang dihadapi dalam pengangkutan barang melalui laut adalah :

1. Faktor Alam

- Jika cuaca sangat buruk, hal ini membawa pengaruh bagi kapal dalam melakukan pemuatan atau pengapalan barang – barang, sehingga barang akan tetap menumpuk di dalam gudang.

Cara mengatasinya adalah menunggu sampai cuaca membaik, sehingga mau tidak mau akan memakan waktu yang lebih lama.

- Terjadi badai pada saat pelayaran di tengah laut, sehingga mengakibatkan kapal menjadi oleng.

Cara mengatasi : Nahkoda harus membuang sebagian muatan sampai kapal tidak oleng.

2. Faktor Alat

¹⁵ Az. Nasution, 1999, *Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Daya Widya, Jakarta, hlm. 232.

¹⁶ *Ibid.* hlm.11.

¹⁷ Yusuf Shofie, 2003 Adi Sulistiyono, 2006, “*Budaya Musyawarah Untuk Penyelesaian Sengketa Win-Win Solution Dalam Perspektif Hukum*”, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25 No.1, tahun 2006, hlm. 72.

Di beberapa pelabuhan, sering alat – alat yang diperlukan untuk bongkar muat seperti crane, banyak yang sudah rusak, sehingga mengganggu kelancaran kecepatan bongkar muat, dan cara mengatasinya dengan menggunakan tenaga manusia, sehingga memakan waktu yang cukup lama.

3. Faktor Manusia

Hal ini terjadi karena manusia kurang berhati – hati dalam mengerjakan pekerjaannya sehingga banyak barang yang rusak atau pecah., dan Untuk mengurangi kemungkinan terjadi hal seperti tersebut di atas, maka pihak pengusaha pelayaran Nahkoda harus tegas dan teliti dalam mengawasi anak buahnya bekerja.

Seperti halnya resiko pengirim yang dihadapi oleh PT. Surya Bintang Timur Surabaya. Pemilik barang di Surabaya membeli barang berupa semen dari PT. Semen Tonosa Persero kemudian dikirm melalui pelabuhan Biringkassi Sulawesi Selatan menuju pelabuhan Ende Nusa Tenggara Timur (NTT) menggunakan kapal MV. CANCI LADJONI ex. MV. BAHARI 1 milik PT. Surya Bintang Timur dan mengalami kecelakaan pada tanggal 25 September 2013 sehingga menyebabkan barang yang diangkut oleh kapal pengangkut PT. Surabaya Bintang Timur mengalami kerusakan dengan total: 68,156 sak @ 40kg dengan harga Rp. 43.400,00,- (empat puluh tiga ribu empat ratus rupiah) sebanding dengan 2,726,240 Ton semen dengan nilai ganti rugi sebesar Rp. 2.929.500.000,- (dua milyar sembilan ratus dua puluh sembilan juta lima ratus ribu rupiah

Dari kasus tersebut, maka berdasarkan perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh PT. Surabaya Bintang Timur Surabaya dengan pemilik barang tercantum bahwa apabila terjadi klaim, maka akan diselesaikan di pelabuhan tujuan. Hal tersebut sesuai dengan yang tercantum dalam konosemen.

Setelah adanya klaim yang diajukan oleh pemilik barang pada PT. Surya Bintang Timur Surabaya selaku pengangkut, maka klaim ini dapat menimbulkan pengaruh terhadap masing – masing pihak yang tersangkut dalam pelaksanaan pengangkutan, baik perjanjian maupun barang – barang muatannya.

Di sini klaim yang diajukan Pemilik Barang pada PT. Pelayaran Surya Bintang Timur selaku pengangkut adalah untuk meminta pertanggung jawabannya atas kerugian yang ditimbulkan oleh PT. Pelayaran Surya Bintang Timur. Pengirim selaku pemilik barang menuntut pada PT. Pelayaran Surya Bintang Timur dengan cara Pemilik barang menerima surat pemberitahuan dari PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya untuk segera mengajukan klaim pada PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya, Di dalam surat tuntutan tersebut diterangkan dengan jelas hal – hal yang menyangkut :

- a. Keterangan mengenai barang yang diangkut (barang Semen Tonosa), nama kapal yang mengangkut (MV. CANCI LADJONI ex. MV. BAHARI 1), nama pelabuhan asal (Biringkassi Sulawesi Selatan), pelabuhan tujuan (Ende Nusa Tenggara Timur (NTT)).
- b. Penunjukan tanggal dan keterangan mengenai kerusakan barang pada saat penyerahan dengan total: 68,156 sak @ 40kg.
- c. Jumlah ganti rugi yang diinginkan adalah senilai berkurangnya jumlah barang, yaitu Rp. 2.929.500.000,- (dua milyar sembilan ratus dua puluh sembilan juta lima ratus ribu rupiah)

Apabila hal tersebut di atas telah memenuhi syarat yang ditetapkan, maka PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya dapat meneliti keabsahan datanya dan setelah menerima surat tuntutan dari selaku pemilik barang, maka PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya segera memeriksa letak kesalahannya, sehingga menjadi jelas siapa yang bersalah dalam hal ini. Setelah pemeriksaan mengenai berapa jumlah barang yang rusak dilakukan serta mengeahui berapa kerugian yang ditimbulkan, PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya kemudian memeriksa juga suratuntutannya untuk memastikan apakah masih berlaku atau sudah kadaluarsa.

Berdasarkan uraian diatas ternyata semua syarat telah dipenuhi, sehingga PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya harus menerima dan menyetujui klaim yang diajukan serta segera mengganti kerugian tersebut. Selanjutnya PT. Pelayaran Surya Bintang Timur Surabaya harus membuat surat pemberitahuan tertulis dan dikirimkan pada Pemilik Barang beserta dengan jumlah ganti rugi yang harus dibayar.

C. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pertanggung Jawaban Pengangkut Dalam Pengangkutan Melalui Laut

Di dalam pengangkutan laut, pertanggung jawaban pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya antara lain:

- a. Menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. (Pasal 468 KUHD).
- b. Sedangkan menurut The Hamburg Rules 1978 mengenai pertanggung jawaban pengangkut, yaitu sejak saat barang-barang ada di bawah penguasaannya, yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran.
- c. Dalam hal yang diangkut barang, maka pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya diwajibkan untuk bertanggung jawab menjaga keselamatan barang yang harus ia angkut serta selanjutnya adalah menjadi tanggung jawabnya, apabila barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak.

Jadi tanggung jawab pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya itu adalah :

- a. sejak barang – barang dikaitkan pada sling (tali derek) lepas dari dermaga di pelabuhan pemuatan;
- b. selama pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai pelabuhan pembongkaran, dan;
- c. berakhir di pelabuhan pembongkaran pada saat barang – barang menyentuh permukaan dermaga.

Dari penjelasan dan penjabaran bahwa pihak pengangkut PT. Surya Bintang Timur Surabaya telah lalai dalam menjamin keamanan barang yang diangkutnya, sehingga pengangkut PT. Bintang Timur Surabaya harus mengganti kerugian kepada pemilik barang.

2. Penyelesaian Ganti Rugi Bila Terjadi Kerugian Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut

Terkait kecelakaan dalam pengangkutan laut PT. Surya Bintang Surabaya yang menyebabkan kerugian terhadap pemilik barang, Sesuai dengan perjanjian yang tercantum dalam konosemen, maka jika penerima menerima barang tidak sesuai seperti yang tercantum

dalam konosemen, penerima tetap menandatangani surat konosemen tersebut sebagai bukti bahwa barang telah diterima oleh penerima barang.

Jika setelah dicek ternyata barang ada yang kurang, maka penerima wajib membuat surat klaim kepada PT. Surya Bintang Timur Surabaya dalam waktu 2 x 24 jam, dengan menjelaskan bahwa jenis barang apa saja yang kurang, berat barangnya berapa, dan berapa besar kerugian yang diderita.

PT. Surya Bintang Timur Surabaya setelah mempelajari surat klaim tersebut lalu mengadakan pengecekan di lapangan guna mengetahui kebenarannya, dan bila ternyata kerusakan atau kehilangan itu memang terbukti kesalahan PT. Surya Bintang Timur Surabaya, maka PT. Surya Bintang Timur Surabaya akan memberikan ganti rugi sesuai yang tercantum dalam konosemen. Namun jika kerusakan atau kehilangan itu bukan menjadi kesalahannya, maka PT. Surya Bintang timur Surabaya harus bisa membuktikan bahwa kerusakan atau kehilangan disebabkan karena keadaan memaksa, kesalahan pengirim dalam melakukan pengepakan, atau karena cacat yang melekat pada barang.

B. Saran

1. Agar pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya dapat melaksanakan pertanggung jawabannya dengan baik, sehingga tidak sampai terjadi kerusakan atau kehilangan atas barang-barang yang diangkut, maka pengangkut dalam hal ini PT. Surya Bintang Timur Surabaya pada saat menerima barang dari pengirim harus betul-betul memeriksa dengan teliti, jangan sampai ada yang rusak/hilang atau cacat dan sebelum kapal berangkat harus memperhatikan DWT Kapal (batas daya muat kapal), jangan sampai melebihi batas daya muat yang telah ditentukan; Dan
2. Untuk menghindari hambatan yang terjadi, jika hambatan itu disebabkan faktor alat atau manusia, maka pihak perusahaan pelayaran, yaitu PT. Surya Bintang Timur Surabaya, harus bisa mempersiapkan tenaga manusia yang ahli, sehingga alat – alat bisa dipersiapkan dengan baik. Tetapi jika penyebabnya faktor alam, nahkoda lah yang harus betul – betul memperhatikan DWT Kapal (batas daya muat kapal) agar kapal tidak oleng.

DAFTAR PUSTAKA

- Muhammad, Abdul Kadir, SH, 1991. **Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara**, Bandung: Penerbit Citra Aditya Bakti
- Purwosutjipto, H.M.N., SH, 1991. **Pengertian Pokok Hukum Dagang III**, , Jakarta: Djambatan
- Ningrum, Lestari, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif HukumBisnis*, Bandung: Citra Aditya Bakti,
- Siregar, Muchtaruddin, 1990. **Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan**, Penerbit Fakultas Ekonomi UI.

Kebijaksanaan Pemerintah di Bidang Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan.

- Hartono, Sri Redjeki, SH, 1996. **Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat**, Penerbit Seksi Hukum Dagang, Semarang : Fakultas Hukum Undip
- Soedjono, Wiwoho, SH, 1982. **Hukum Dagang**, Jakarta : Bina Aksara
- Utari, Siti, SH, 1994. **Pengangkutan Laut di Indonesia**, Jakarta: (Suatu Tinjauan Yuridis)
- Sudjatmiko, Drs. F.D.C., 1979. **Pokok – Pokok Pelayaran Niaga**, Jakarta: Bhratara Karya Aksara
- Morlok, Edward K., 1988. **Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi**, Jakarta: Erlangga
- R. Citro Sudiby, R. Subekti, 1986, **Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dan Undang – Undang Hukum Kepailitan**, Jakarta: Pradnya Paramita
- Sudjatmiko, F.D.C., 1985. **Pokok – Pokok Pelayaran Niaga**, Jakarta: Akademika Pressindo
- Az. Nasution, 1999, **Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen**, Jakarta: Daya Widya
- Soeryono Soekanto, 1979, **Mengenal Antropologi Hukum**, Bandung: Alumni
- PNH Simanjuntak, 1999, **Pokok-pokok Hukum Perdata Indonesia**, Jakarta: Djembatan
- Wiwoho Soedjono, SH, 1992, **Hukum Perkapalan Dan Pengangkutan Laut**, Jakarta : Bina Aksara
- Khairunnisa, 2008, **Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi**, Medan: Pasca Sarjana
- Tjakranegara Soegijatna, 1995, **Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang**, Jakarta: Renika Cipta
- H.K.Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, **Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008**, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Sution Usman Adji, dkk, 1991, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, Jakarta: Rineka Cipta
- Peter Mahmud Marzuki, 2009, **Pengantar Ilmu Hukum**, Jakarta: Kencana
- Soekardono R., 1981, **Hukum Dagang Indonesia**, Rajawali
- Muhammad Syaifuddin, 2012, **Hukum Kontrak Memahami Kontrak Dalam Persektif Filsafat, Teori, Dogmatik, dan praktek hukum (Sari Pengayaan Hukum Perikatan)**, Bandung: Madar Maju
- Mariam Darus Badruzaman, 1991, **Kompilasi Hukum Perikatan**, Bandung: Citra Aditya Bakti

Undang - undang Nomor 17 Tahun 2008

Kitab Undang- undang Hukum Perdata

Anantyo, Sendy, dkk, 2012, *Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut)* , Semarang: Diponegoro Law Review

Setiawan, Ebta, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, <http://kbbi.web.id/angkut>, Di Akses Pada Tanggal 18 November 2016 Pukul 22.55 WITA.

Wawancara penulis dengan Lukman Ladjoni selaku Direktur Utama PT. Pelayaran Surya Bintang Timur, pada tanggal 17 September 2019.

Yusuf Shofie, 2003 Adi Sulistiyono, 2006, "*Budaya Musyawarah Untuk Penyelesaian Sengketa Win-Win Solution Dalam Perspektif Hukum*", Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25 No.1, tahun 2006