



Perjanjian Pengangkutan Barang *Loose Cargo* Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat

Henry Aspan^{*}, Fadlan^{*}, E. Arinda Chikita^{*}

Submitted: 26-08-2019, Reviewed: 26-08-2019 Accepted: 16-11-2019

DOI: <http://doi.org/10.22216/soumlaw.v2i2.5227>

Abstract: *Given the geographical situation of Indonesia as an archipelagic country where the vast ocean is larger than its land area. In order to smooth the trade activities for the nation's economic development we need to examine in detail about the legal arrangement of transportation agreement and the factors that become obstacles or obstacles in the implementation of this transport activity, loose cargo transportation agreement with the businessman loading and unloading vessels regulated in Law 22 of 2009 on Traffic and road transport in its agreement is regulated in the Criminal Code article 86 concerning the expedition and Criminal Code article 90 of the cargo lette).*

Keywords: *Agreement, Freight and Cargo.*

Abstrak: Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dimana luas lautannya lebih besar dibandingkan luas daratannya. Guna kelancaran kegiatan perdagangan untuk pembangunan perekonomian bangsa maka perlu kita kaji secara terperinci mengenai pengaturan hukum perjanjian pengangkutan serta factor yang menjadi kendala atau hambatan dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan ini, perjanjian pengangkutan barang loose cargo dengan pengusaha kapal bongkar muat diatur dalam Undang-undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan dalam perjanjiannya diatur dalam KUHD Pasal 86 mengenai ekspediter serta KUHD Pasal 90 tentang surat muatan.

Kata Kunci : Perjanjian, Pengangkutan Barang dan kargo.

A. Latar Belakang Masalah

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan perannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara (Idham 2014). Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat luas dan penting untuk pembangunan ekonomi bangsa. Dapat dilakukan melalui darat, laut dan udara untuk mengangkut orang dan barang (Sinta 2006).

* Universitas Pembangunan Panca Budi, henryaspan@yahoo.com, S.H.,M.H. (Universitas Pembangunan Panca Budi), S.E.,M.A.,(Universitas Gadjah Mada) DR (Universitas Islam Sultan Agung).

* Universitas Batam, fadhlan.amir56@gmail.com, S.H.,M.H. (Universitas Islam Sumatera Utara), DR (Universitas Borobudur).

* Universitas Batam, arindachikita@gmail.com, S.H.,M.H. (Universitas Batam).



Semakin baik fasilitas dan peralatan pengangkutan yang tersedia menunjukkan semakin baik pula perekonomian masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat menjadi semakin bertambah mudah untuk memperoleh sumber penghidupan yang ada (Sri Redjeki Hartono 2012). Sesuai dengan amanat Garis-garis Besar Haluan Negara diatas, menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan di sektor transportasi laut antara lain diarahkan untuk meningkatkan kegiatan perdagangan antara pulau (*inter insuler*), disamping perdagangan antara Negara (*impor-ekspor*). Adanya peningkatan arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan melalui laut tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan, kaitannya dengan kegiatan pengangkutan melalui laut, seperti perusahaan ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) maupun perusahaan bongkar muat (PBM) memiliki peranan yang sangat besar (Budiardjo 2008).

Semakin tumbuhnya perusahaan bongkar muat barang dan jasa melalui laut serta sejalan dengan berkembangnya kegiatan pengangkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan perusahaan pengangkutan laut melalui penerbitan Inpres Nomor 4 Tahun 1985 tentang kebijaksanaan kelancaran arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi yang kemudian diperbaharui dengan Inpres Nomor 3 Tahun 1991 tentang kebijaksanaan kelancaran arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi. Dalam inpres tersebut antara lain mengatur bahwa untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *Stevedoring, cargodoring, receiving* dan *delivery*, maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut, yaitu perusahaan bongkar muat (PBM) (Azhary 2010). Adapun mengenai pengertian PBM yang dimaksud lebih lanjut diatur dalam Keputusan Menteri perhubungan Pasal 1 ayat (e) yaitu perusahaan yang secara khusus berusaha dibidang bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan (Andrew Shandy Utama 2018).

Mengingat kegiatan usaha Pelaksana Bongkar Muat (PBM) meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan Pelaksana Bongkar Muat (PBM) ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Dimana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang Lini I maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya. Usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring, cargodoring* dan *receiving/delivery*. Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 13 tahun 1989 tanggal 22 Februari 1989 (Melki 2018).

Perusahaan bongkar muat untuk menjalankan usahanya wajib mempunyai ijin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Ijin usaha tersebut oleh Kepala



Kantor Wilayah Kementerian Perhubungan atas nama Menteri. Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ijin ketentuan yang ditetapkan dalam ijin usaha perusahaan bongkar muat. Untuk menjalankan usahanya perusahaan bongkar muat wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut: Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Memiliki modal dasar dan modal kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya. Memiliki atau menguasai peralatan bongkar muat. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP). Memiliki tenaga ahli.

Peranan pengusaha bongkar muat barang yang rangkaian kegiatannya meliputi pekerjaan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di Pelabuhan. Keadaan sekarang ini banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat barang, kejelasan resiko terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa. Selama zaman peradaban manusia, pengangkutan selalu memegang peranan penting dalam kehidupan manusia. Peranan itu makin menentukan sehubungan dengan makin berkembangnya masyarakat, seiring dengan kemajuan masyarakat itu sendiri (E. Suherman 2006).

Jasa bongkar muat barang selalu berkaitan dengan jasa pengangkutan di darat sebagai penghubung perusahaan bongkar muat dengan pemakai jasa. Suatu usaha perniagaan tidak akan mungkin mengabaikan segi pengangkutan ini. Disamping itu mengenai pengangkutan benda-benda tersebut yang diperlukan di tempat-tempat tertentu, dalam keadaan yang lengkap dan utuh serta padat dan tepat waktunya, tetapi juga mengenai pengangkutan orang-orang yang memberikan perantaraan pada pelaksanaan perusahaan. Misalnya seorang agen perniagaan, komisioner, mereka pada waktu tertentu tidak mungkin memenuhi prestasi-prestasinya tanpa alat pengangkutan (H. B. Siregar 2003). Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dan mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri (M. Siregar 2001). Pengangkutan didefinisikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal menuju tempat tujuannya. Selanjutnya dijelaskan bahwa proses pengangkutan tersebut merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan angkutan itu dimulai, ke tempat tujuan, dan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek, seperti yang akan diuraikan berikut ini (M.N Nasution 2018): a) aspek sosial dan budaya; b) aspek politis dan pertahanan; c) aspek hukum; d) aspek teknik; dan e) aspek ekonomi.

Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru, tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan system transportasi terutama pengguna jasa transportasi. Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh



masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam system terpadu (Warpani 2013) dan kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi. Selain itu perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian. Penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan system transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Sementara itu, berdasarkan cara pelayanan dan jenis produknya, menurut *IATA AHM (International Air Transport Association Airport Handling Manual)*, kargo dibagi menjadi *general cargo*, *special shipment* (misalnya AVI, DG, LHO, HUM, VAL, VUN, PER, dan lain-lain, dan *specialized cargo products* (misalnya : express cargo, courier shipments, same day delivery), Adapun macam-macam jenis kargo sebagai berikut (Warpani 2013): a) *General Cargo*; b) *Special cargo*; c) *Irregularity cargo*; d) *Missing Cargo*; e) *Damage cargo*; d) *Overload cargo*; dan e) *Found cargo*.

Sehingga dapat ditarik kesimpulan pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkutan dengan pengirim, dimana pengangkutan 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 (Mertokusumo 2015). Perjanjian pengangkutan niaga adalah persetujuan dengan mana pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi (Muhammad 2001). Salah satu aspek dalam rangka perlindungan hukum bagi pemakai jasa pengangkutan darat adalah masalah tanggung jawab atau liabilitas pihak penyelenggaraan pengangkutan darat. Sering kali dalam praktik, pengirim adalah ekspediter atau perantara lain dalam bidang pengangkutan. Karena merupakan perantara, ada dua jenis perjanjian yang perlu dibuat oleh ekspediter, yaitu sebagai berikut (Asyhadie 2005): a) Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dengan pengirim disebut dengan perjanjian ekspedisi; dan b) Perjanjian antara ekspediter atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan (Dunne 2008).

Proses pengangkutan tidak akan dilakukan tanpa adanya barang atau kargo sebagai objek dari adanya kegiatan pengangkutan. *Cargo* atau kargo didefinisikan secara sederhana adalah semua barang (*goods*) yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal), atau darat (truk container) yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah/kota di dalam negeri maupun antar Negara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor-impor (Asyhadie 2005). Apapun jenisnya, semua barang kiriman kecuali benda-benda Pos dan bagasi penumpang, baik yang diperdagangkan (ekspor-impor) maupun untuk keperluan



lainnya (non komersial) dan dilengkapi dengan dokumen pengangkutan (SMU atau *Air Way Bill*) dikategorikan sebagai kargo. Berdasarkan penanganannya, kargo dibagi ke dalam dua golongan besar, yaitu *general cargo* dan *special cargo*.

B. Metodologi Penelitian

Jenis Penelitian Adapun jenis penelitian yang digunakan menggunakan metode Penelitian hukum empiris atau sosiologis sering disebut juga penelitian lapangan, yang bertitik tolak pada data dasar/data primer, yaitu data yang didapat langsung dari masyarakat sebagai sumber pertama dengan melalui penelitian lapangan. Data primer diperoleh melalui wawancara, dan observasi. Metode Pendekatan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan empiris "*juridis sociologis*". Penelitian hukum sosiologis atau empiris peneliti didukung oleh data sekunder atau studi dokumentasi yang mana secara tegas dijelaskan penelitian empiris atau sosiologis juga harus didukung penelitian normatif (Arliman 2018).

C. Hasil dan Pembahasan

1. Pengaturan Hukum Perjanjian Pengangkutan Barang *Loose Cargo* dengan Pengusaha Kapal Bongkar Muat

Hukum pengangkutan kita mengenal adanya objek hukum pengangkutan, objek hukum pengangkutan itu antara lain orang dan barang, untuk itu maka diterbitkanlah dua dokumen angkutan yaitu: a) Dokumen angkutan penumpang yang disebut karcis penumpang untuk angkutan darat, perairan, tiket penumpang untuk angkutan darat, b) Dokumen angkutan barang yang disebut surat angkutan barang untuk angkutan darat, dokumen muatan untuk angkutan perairan (dalam KUHDagang disebut Konosemen), tiket bagasi untuk barang bawaan penumpang, dan surat muatan udara untuk kargo (Purwosutjipto 2007).

Penulis akan menjelaskan dokumen angkutan penumpang untuk angkutan darat khususnya. Dokumen angkutan kendaraan umum, dokumen angkutan kendaraan umum terdiri dari karcis penumpang dan surat angkutan barang. Hal ini diatur dalam Pasal 166, 167 dan 168. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya. Menurut ketentuan Pasal ini, karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian dan pembayaran biaya angkutan. Berdasarkan ketentuan Pasal tersebut dapat dipahami bahwa dokumen angkutan hanya dapat dimiliki oleh pengirim atau penumpang jika biaya angkutan sudah dibayar lunas.

Pengangkutan barang melalui laut, pada dasarnya juga merupakan unsur dari kegiatan pengangkutan yang dalam pelaksanaannya didasarkan pada suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya, soekardono merumuskan sebagai berikut :”suatu perjanjian timbal balik, bilamana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut” (Soekardono 2018). Perjanjian pengangkutan secara umum diatas, maka dapat dirumuskan pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengirim (pemilik barang), dimana pengangkut



mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut atau dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh), sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Mengingat perjanjian pengangkutan barang melalui laut bersifat timbal balik, maka kedudukan para pihak (pengangkut dan pengirim) sama tinggi, sehingga berbeda sifatnya dengan perjanjian perburuhan, dimana kedudukan majikan lebih tinggi dibandingkan dengan buruh. Dengan demikian, kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini adalah koordinasi (*gecoördineerd*). Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini, hubungan kerja antara pengangkut dengan pengirim tidak secara terus menerus, melainkan hanya bersifat kadangkala (berkala), yaitu pada saat pengirim membutuhkan jasa pengangkutan untuk mengirimkan barangnya (Subekti 2010). Hal ini dimungkinkan mengingat sifat pelayanan jasa pengangkutan tersebut sifatnya tidak tetap, melainkan hanya kadangkala bilamana pengirim membutuhkan jasa pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan barang melalui laut yang sifatnya pelayanan berkala ini, pada prinsipnya telah disinggung dalam Pasal 1601 KUHPerdara, yaitu : “selanjutnya persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa, yang diatur oleh ketentuan khusus untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan dan jika tidak ada, oleh kebiasaan, maka adalah dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima upah; persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan”. Dari rumusan Pasal diatas, dapat diketahui bahwa mengenai perjanjian pelayanan berkala ini tidak diatur secara khusus lebih lanjut di dalam KUHPerdara, melainkan sifat perikatannya bagi para pihak ditentukan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan atau ditentukan oleh suatu kebiasaan, yang dalam hal ini adalah kebiasaan yang timbul di dalam praktek penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Mengingat perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini bersifat pelayanan berkala, sehingga sifat perikatannya cenderung bergantung pada syarat-syarat yang diperjanjikan antara para pihak atau bergantung kepada kebiasaan yang berlaku. Untuk itu memungkinkan perjanjian pengangkutan ini memiliki sifat-sifat rangkap, yaitu dapat bersifat pemborongan maupun campuran, disamping sifatnya sebagai pelayanan berkala. Sejalan dengan sifat-sifat hukum perjanjian pengangkutan ini, lebih lanjut ada beberapa pendapat, sebagai berikut: 1) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala, termaktub pada Pasal 1601 KUHPerdara; 2) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pemborongan, termaktub pada Pasal 1601 B KUHPerdara; dan 3) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah campura, termaktub pada Pasal 1601 B KUHPerdara.

Sifat hukum perjanjian pengangkutan dapat pula bersifat “konsensual”, karena dalam praktek penyelenggaraannya tidak diisyaratkan harus berupa perjanjian tertulis, sehingga memungkinkan perjanjian tersebut cukup dilakukan secara lisan asalkan ada persetujuan kehendak dari para pihak (consensus). Hal ini dikemukakan oleh Soerjatin, bahwa pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu : “Suatu perjanjian untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui lautan, baik untuk seluruhnya maupun sebagian (Soekardono 2018).



Sementara itu, pengertian pengangkutan barang melalui laut yang senada juga dikemukakan oleh Tirtaamidjaja yaitu: “persetujuan pengangkutan di laut dimaksudkan undang-undang adalah suatu persetujuan, dimana si pengangkut berjanji akan menyelenggarakan pengangkutan barang-barang buat semuanya atau sebagian melalui lautan”. Dengan memahami pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut yang terakhir diatas, dapat disimpulkan bahwa kedua pengertian tersebut termasuk dalam kategori perjanjian sepihak (Tirtaamidjaja 2010). Sifat perjanjian yang sepihak tersebut terutama terlihat dari : 1) Keduanya tidak menyebutkan secara jelas baik secara eksplisit maupun implisit sifat timbal baliknya; 2) Keduanya hanya menekankan kepada kewajiban bagi pihak pengangkut saja, sedangkan unsur lain yang berupa kewajiban pihak pengirim (pemilik barang) tidak disebutkan (Tirtaamidjaja 2010). Kedua definis perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut, pada hakekatnya merupakan penafsiran dari ketentuan Pasal 466 KUHD menjelaskan “pengangkut dalam arti bab ini barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu maupun carter menurut perjalanan, baik dalam suatu persetujuan lain, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Selanjutnya pada Pasal 521 KUHD berbunyi “Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan suatu carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dalam suatu persetujuan lain, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui lautan”. Dalam pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut, baik pengangkutan barang maupun penumpang, unsur kewajiban pemakai jasa pengangkutan yang berupa pembayaran biaya angkutan dirasa sangat penting untuk ditegaskan didalam perjanjian tersebut.

Kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut yang didasarkan pada suatu perjanjian pengangkutan barang, maka pihak pengangkut setelah menerima barang angkutan barang dari pihak pengirim (pemilik barang angkutan) segera menyerahkan bukti penerimaan barang angkutan yang berupa “konosemen” kepada pihak pengirim. Adapun pengertian konosemen sendiri telah diatur dalam Pasal 506 KUH, yaitu: “Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang itu akan diserahkan”. Berdasarkan pengertian konosemen diatas, dapat diketahui bahwa bentuk konosemen berupa surat (surat muatan) yang di dalamnya berisi tentang tanggal diterimanya barang angkutan oleh pengangkut, tujuan pengangkut, pihak yang berhak menerima barang angkutan di tempat tujuan pengangkut, dan hal-hal lain yang erat kaitannya dengan barang angkutan yang bersangkutan.

Dasar hukum penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia pada dasarnya bersumber dari KUHD sebagai sumber utamanya, terutama ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan melalui laut maupun penggunaan kapal-kapal laut, disamping peraturan pelaksanaan pengangkutan laut lain serta ketentuan mengenai perikatan secara umum diatur dalam KUHPdata (Arliman 2017). Ketentuan



yang mengatur penyelenggaraan pengangkutan laut maupun penggunaan kapal laut di dalam KUHD meliputi: a) Buku II KUHD titel V, mengenai Mencarterkan dan mencarter Kapal, yang diatur melalui Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 KUHD; b) Buku II KUHD titel V-A, mengenai pengangkutan barang, yang diatur melalui Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 KUHD; c) Buku II KUHD titel V-B, mengenai pengangkutan orang, yang diatur melalui Pasal 521-533 KUHD. Sedangkan ketentuan lain di atas KUHD yang erat kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan laut, yaitu: a) Titel I tentang kapal-kapal laut dan muatannya; b) Titel II tentang penguasaan kapal dan pemilikan bersama kapal; c) Titel III tentang nakhoda, anak buah kapal dan penumpangnya dan d) Titel IV tentang perjanjian kerja laut.

Pengangkutan yang dilakukan di ruang lalu lintas jalan menggunakan kendaraan, dimana kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Pengertian mengenai kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor terdapat dalam ketentuan Pasal 1 angka 8 dan angka 9 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan. Pasal 1 angka 8 Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan “kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel”.

Pasal 9 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan, “kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan” Pengaturan mengenai kendaraan bermotor terdapat dalam Pasal 47 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, didalam Pasal tersebut di sebutkan bahwa kendaraan bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis: Sepeda motor, adalah kendaraan beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa keeta samping. Mobil penumpang, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (Delapan) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Mobil bus, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (Delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Mobil barang, adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor mobil penumpang dan mobil bus. Kendaraan khusus (Hendra Sudrajat 2018).

Adapun peraturan hukum yang menjadi landasan dalam pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor yakni: a) Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b) Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 sebagai pengganti “*wegverkeersverordening*”, c) Penetapan Lalu Lintas perhubungan (surat keputusan direktur Perhubungan dan pengairan, tanggal 26 september 1936, Nomor 101/9/2. Bijblad Nomor 13700, seperti yang telah dirubah dan ditambah terakhir dengan penetapan menteri perhubungan tanggal 1 juli 1991 Nomor 24441/Menteri (TLN Nomor 144); d) Penetapan Lalu Lintas jalan dalam negeri (surat keputusan direktur pemerintah dalam negeri tanggal 8 oktober 1936, Nomor Pol 35/6/1, Bijblad Nomor 13700, seperti yang telah dirubah dan ditambah dengan surat keputusan 29 desember 1938, Nomor Pol 35/8/16 (Bijblad Nomor



14137); e) Undang-undang Nomor 33 Tahun 1965 (LN 1964-137), tentang Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang; f) Peraturan pemerintah Nomor 34 Tahun 1965 (LN 1965-28) tentang ketentuan pelaksanaan dana kecelakaan lalu lintas jalan; g) Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 (LNRI Tahun 1992 Nomor 49) tentang lalu lintas dan angkutan jalan; h) Kitab Undang-undang hukum dagang (KUHD) yaitu Buku I, Bab V, bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98; i) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (Purwosutjipto 2007). Peraturan-peraturan diatas adalah landasan hukum dalam Hukum pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjadi Undang-undang yang terakhir dikeluarkan hingga saat ini.

Kebutuhan pengiriman barang telah menjadi kebutuhan utama setiap individu. Semua individu membutuhkan pengiriman barang yang cepat dan aman untuk memastikan barang yang dikirimkan sampai pada waktu dan tempat yang tepat. Dalam kegiatan pemasaran pengiriman barang berhubungan dengan distribusi yaitu menyampaikan barang atau jasa dari produsen kepada konsumen guna memenuhi kebutuhan manusia. Tingginya permintaan pengiriman barang di Indonesia, tidak terlepas dari campur tangan beberapa penyedia jasa pengiriman barang yang tumbuh di Indonesia. Masing-masing penyedia jasa pengiriman barang mempunyai strategi khusus dalam menjaring pasar mereka. Perusahaan penyedia jasa pengiriman barang terus bersaing untuk mendapatkan pelanggan dengan strategi pemasaran yang berbeda-beda.

PT. Bumi Transportasi Perkasa memiliki cara tersendiri untuk mendapatkan pelanggan yakni dengan strategi pemasaran yang terus menerus (*continue*) dilakukan, dan pelayanan terhadap pelanggan serta kenyamanan yang diberikan kepada pelanggan yang selalu dijaga. Sehingga kegiatan pengangkutan terlaksana dengan baik dan lancar. Hal ini dapat dilihat dari data pengiriman barang 6 bulan terakhir yang dilakukan oleh PT. Bumi Transportasi Perkasa berdasarkan jenisnya.

Tabel 3.1 Pengiriman barang loose cargo

Nomor	Bulan	Jumlah Unit Pengiriman	Jenis		
			Pallet	Packages	Cartons
1	Januari	866	595	201	70
2	Februari	581	477	91	13
3	Maret	746	456	271	19
4	April	453	266	77	110
5	Mei	466	343	104	19
6	Juni	490	292	40	158
	Total	3602	2429	784	389

Berdasarkan data yang penulis sajikan pada table diatas dapat dilihat jumlah pengiriman barang periode januari hingga juni 2017 dengan kriteria loose cargo jenis Pallet lebih banyak dibandingkan dengan jenis lainnya. Untuk jumlah unit pengiriman loose cargo secara menyeluruh sebanyak 3.602 dengan persentase lebih kurang 67% menggunakan pallet, 21% menggunakan Packages, dan 12% menggunakan carton. Pada umumnya



pengirim lebih memilih menggunakan pallet untuk mengemas barang yang akan dikirimkan dikarenakan safety-nya yang lebih baik dibandingkan dengan jenis kemasan lainnya.

Data diatas yang penulis sajikan merupakan hasil dari wawancara penulis dengan salah satu narasumber yang berada di PT. Bumi Transportasi Perkasa. Narasumber menjelaskan bahwa pada tahun ini pengiriman barang mengalami penurunan yang cukup drastis selama beberapa bulan terakhir ini dikarenakan perekonomian Batam yang tidak stabil dan banyaknya perusahaan yang menjadi kolega mengalami kebangkrutan. Namun hal ini tidak menyurutkan langkah PT. Bumi Transportasi Perkasa untuk tetap melebarkan sayapnya dalam mengembangkan kegiatan jasa pengangkutan ini

2. Faktor Hambatan Kendala Dan Hambatan Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang *Loose Cargo* Dengan Pengusaha Kapal Bongkar Muat

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan para narasumber hambatan-hambatan yang dihadapi oleh PT. Bumi Transportasi Perkasa dalam melaksanakan kegiatan pengangkutan barang diantaranya adalah: a) Faktor alam. Faktor alam sangat menentukan dalam kegiatan pengantaran barang, karena hal ini akan mendatangkan kerugian bagi pihak pengirim, pengantar maupun penerima barang. Dalam keadaan hujan kegiatan pengangkutan sedikit terkendala dikarenakan angkutan yang digunakan untuk mengangkut barang tidak memiliki penutup atas, sehingga membutuhkan sebuah penutup seperti terpal untuk menutupi barang cargo agar tidak basah, karena rata-rata cargo yang diangkut merupakan barang produksi yang rawan terkena air (Ratna 2020); b) Ketersediaan Peralatan. Ketersediaan peralatan dari pihak pengusaha bongkar muat barang seperti forklift, crane kapal maupun sling terkadang mengalami kemacetan ketika melakukan kegiatan bongkar muat dikarenakan kurangnya perawatan sehingga menghambat kegiatan pelaksanaan bongkar muat dan pemuatan barang keatas alat angkut (Ahmad 2020); c) Sumber Daya Manusia (SDM). Sumber daya manusia seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat (Ahmad 2020); d) Bentuk dan ukuran barang. Bentuk dan ukuran barang seperti barang yang bobotnya sangat besar sehingga membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak dan peralatan yang khusus; e) penundaan keberangkatan kapal. Penundaan keberangkatan kapal tanpa konfirmasi terlebih dahulu kepada pihak pengangkut barang di darat (Grace 2010); dan f) Penawaran harga, tidak sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sebelumnya dengan pihak pengirim/ penerima barang.

Seringnya PT. Bumi Transportasi Perkasa menghadapi hambatan-hambatan dalam melaksanakan kegiatan angkut mengangkut barang maka PT. Bumi Transportasi Perkasa bersama dengan pengusaha jasa bongkar muat mencari cara untuk menanggulangi agar hambatan-hambatan tersebut dapat diatasi dan ditangani dengan cepat, berikut ini usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam proses bongkar muat dan pengangkutan barang. Langkah-langkah yang dilakukan yakni: 1) Terhadap hambatan berupa factor alam, maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan. Untuk muatan yang sudah berada diatas angkutan barang demi menjaga muatan tersebut tetap aman maka driver menutupi muatan tersebut dengan



terpal atau alat penutup lainnya guna menghindari kerusakan barang; 2) Terhadap hambatan yang berupa peralatan bongkar muat maka untuk menghindari terjadinya kemacetan peralatan pada saat pembongkaran, perusahaan bongkar muat harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi; 3) Terhadap hambatan yang berasal dari Sumber Daya Manusia (SDM) maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor; 4) Terhadap hambatan adanya barang muatan yang bobotnya melebihi dari kapasitas angkutan darat, maka seharusnya harus dilakukan koordinasi lebih lanjut dari Tally untuk info barang yang akan diantarkan, seperti menginfokan berat barang, tinggi, panjang serta banyaknya barang yang akan diangkat oleh sipengangkut, agar kegiatan pengangkutan dapat dilaksanakan sesuai dengan perencanaan dan dapat diterima oleh si penerima barang tepat pada waktunya; 5) Terhadap hambatan komunikasi mengenai keterlambatan kedatangan kapal, semestinya pihak pengangkutan laut dapat mengkonfirmasi terlebih dahulu kepada pihak pengangkut agar tidak terjadi *miss communication*, sehingga kegiatan pengangkutan dan pembongkaran dapat dilaksanakan sesuai dengan jadwal kapal yang akurat.

Terhadap hambatan mengenai penawaran harga yang tidak sesuai dengan kesepakatan, hal ini merupakan permasalahan yang internal antara perusahaan pengangkutan dengan *customer*, dan tidak ada salahnya apabila pihak pengangkut menagihkan haknya kepada *Customer* atas sesuatu yang sudah disepakati sebelumnya.

D. Penutup

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis uraikan pada bab-bab terdahulu maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan kesimpulan pembahasan sebagai berikut: pengangkutan mempunyai peranan yang sangat luas dan penting untuk pembangunan ekonomi bangsa meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang maka pada prinsipnya merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang sehingga pengangkut harus bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang-barang, apabila kesalahan terdapat pada pihak si pengangkut, hal ini dijelaskan pada KUHD Bab V bagian 2 Pasal 91, serta adanya jaminan dari pengangkut secara khusus sehingga barang yang dikirimkan dalam keadaan rapi dan tepat waktu, hal ini dijelaskan pada KUHD Bab V bagian 2 Pasal 87 serta KUHPerdara Pasal 1244, 1367 dan 1800. Terdapat beberapa dalam hal pengangkutan dan pengiriman barang yakni: a) Faktor alam guna menentukan kegiatan pengantaran barang, agar tidak mendatangkan kerugian bagi pihak pengirim, pengantar maupun penerima barang, b) Ketersediaan Peralatan dari pihak pengusaha bongkar muat barang seperti forklift, crane kapal maupun sling terkadang mengalami kemacetan ketika melakukan kegiatan bongkar muat dikarenakan kurangnya perawatan sehingga menghambat kegiatan pelaksanaan bongkar muat dan pemuatan barang keatas alat angkut, c) terdapatnya Sumber Daya Manusia (SDM) yang kurang professional, d) Bentuk dan ukuran barang sehingga membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak dan peralatan yang khusus, e) Penundaan keberangkatan kapal tanpa konfirmasi terlebih dahulu kepada pihak



pengangkut barang di darat, f) Penawaran harga yang tidak sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sebelumnya dengan pihak pengirim/penerima barang.

Daftar Pustaka

- Ahmad. 2020. "Driver Lorry Crane."
- Andrew Shandy Utama. 2018. "Independensi Pengawasan Terhadap Bank Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dalam Sistem Hukum Nasional Di Indonesia." *Soumatera Law Review* 1(1).
- Arliman, Laurensius. 2017. "Perlindungan Hukum UMKM Dari Eksploitasi Ekonomi Dalam Rangka Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat." *Jurnal RechtsVinding* 6(3): 387–402.
- Arliman, Laurensius. 2018. "Peranan Metodologi Penelitian Hukum Di Dalam Perkembangan Ilmu Hukum Di Indonesia." *Soumatera Law Review* 1(1).
- Asyahadie, Zaeni. 2005. *PT. RajaGrafindo PersadaHukum Bisnis: Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Azhary, Muhammad Tahir. 2010. *Negara Hukum, Suatu Studi Tentang Prinsip-Prinsipnya Dilihat Dari Segi Hukum Islam, Implementasinya Pada Periode Negara Madinah Dan Masa Kini*. Jakarta: Kencana Predana Media.
- Budiardjo, Miriam. 2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Dunne, Van. 2008. *Wanprestasi Dan Keadaan Memaksa, Ganti Rugi*. Yogyakarta: Dewan Kerja Sama Ilmu Hukum Belanda dengan Proyek Hukum Perdata.
- E. Suherman. 2006. *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung: Eresco.
- Grace. 2010. *Sales Marketing*. Batam.
- Hendra Sudrajat, Beggy Tamara. 2018. "Peran Naskah Akademik Dan Daftar Inventarisasi Masalah Dalam Mewujudkan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Perlindungan Anak Yang Aspiratif Di Kota Tangerang." *Soumatera Law Review* 1(2).
- Idham. 2014. "Konsolidasi Tanah Perkotaan Dalam Perspektif Otonomi Daerah Guna Meneguhkan Kedaulatan Rakyat Dan Negara Berkesejahteraan." Universitas Islam Bandung.
- M.N Nasution. 2018. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Melki. 2018. "Hubungan DPRD Dan Pemerintah Daerah Dalam Penetapan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah." *Soumatera Law Review* 1(1).
- Mertokusumo, Sudikno. 2015. *Rangkuman Kuliah Hukum Perdata*. Yogyakarta.
- Muhammad, Abdulkadir. 2001. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, H.M.N. 2007. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5: Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat, Hukum Dagang*. Jakarta: dDambatan.
- Ratna. 2020. *Office Operational*. Batam.
- Sinta, Uli. 2006. *Pengangkutan: Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, Dan Angkutan Udar*. Medan: USU Press.
- Siregar, Hasnil Basri. 2003. *Kapita Selektta Hukum Laut Dagang*. Medan.
- Siregar, Muchtarudin. 2001. *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Manajemen Pengangkutan*.



Jakarta.

Soekardono. 2018. *Hukum Dagang Indonesia*. Jilid II. Jakarta: CV. Rajawali.

Sri Redjeki Hartono. 2012. *Pengangkutan Dan Hukum Pengangkutan Darat*. Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.

Subekti, R. 2010. *Aneka Perjanjian*. Cetakan Ke. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Tirtaamidjaja. 2010. *Pokok-Pokok Hukum Perniagaan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Warpani, Suwardjoko. 2013. *Bandung Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Institut Teknologi Bandung.