

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM**

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi
Nomor : 2803/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/N/2020

***TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN
PELAYARAN SEBAGAI PENGANGKUT (CARRIER) ATAS KERUSAKAN BARANG
DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT KEPADA PENERIMA
(CONSIGNEE) BERDASARKAN BILL OF LADING***

OLEH
Kineindy Maurin Jenia
NPM : 2017200250

PEMBIMBING:
Dr. Sentosa Sembiring S.H., M.H.



Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum

2021

Telah disidangkan pada Ujian
Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing



Dr. Sentosa Sembiring S.H., M.H.

Dekan,



Dr.iur. Liona Nanang Supriatna, SH., M.Hum.



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Kineindy Maurin Jenia
Nomor Pokok Mahasiswa : 2017200250

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah/karya penulisan hukum yang berjudul:

“TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN PELAYARAN SEBAGAI PENGANGKUT (*CARRIER*) ATAS KERUSAKAN BARANG DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT KEPADA PENERIMA (*CONSIGNEE*) BERDASARKAN *BILL OF LADING*”

adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah/Karya Penulisan Hukum yang telah Saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan, dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- a. secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- b. dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat- akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apa pun juga.

Bandung, 13 Juli 2021

Mahasiswa Penyusun Karya Ilmiah/Karya Penulisan Hukum



Kineindy Maurin Jenia

2017200250

TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN
PELAYARAN SEBAGAI PENGANGKUT (*CARRIER*) ATAS KERUSAKAN BARANG
DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT KEPADA PENERIMA
(*CONSIGNEE*) BERDASARKAN *BILL OF LADING*

Oleh: Kineindy Maurin Jenia

NPM: 2017200250

Pembimbing: Dr. Sentosa Sembiring, S.H., M.H.

ABSTRAK

Pertanggungjawaban suatu perusahaan pelayaran yang berkedudukan sebagai Pengangkut (*Carrier*) terhadap barang yang nantinya diterima oleh Penerima (*Consignee*) apabila terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut didasarkan pada *Bill of Lading*. Pertanggungjawaban dari Pengangkut (*Carrier*) tersebut dibatasi dengan ketentuan dalam *Bill of Lading* mengenai nominal dari batasan maksimum ganti kerugian. Masalah muncul ketika nominal dari harga barang yang mengalami kerugian dan/atau kerusakan sering dianggap terlampau jauh lebih tinggi dibandingkan dengan nominal dari batasan maksimum ganti kerugian dalam *Bill of Lading*, sehingga biasanya pihak yang merasa dirugikan akan meminta pertanggungjawaban melalui gugatan perbuatan melawan hukum untuk menghindari ketentuan mengenai batasan maksimum ganti kerugian yang diatur dalam *Bill of Lading*. Oleh karena itu penelitian dilakukan dengan menggunakan metode yuridis normatif, yakni dengan menelaah sumber-sumber hukum nasional dan internasional yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa *Bill of Lading* berkedudukan sebagai suatu perjanjian yang mengikat para pihak, sehingga pihak yang merasa dirugikan akibat terjadinya kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut oleh perusahaan pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) seharusnya mengajukan gugatan wanprestasi dengan didasarkan pada *Bill of Lading*.

Kata Kunci: Pengangkut, Penerima, *Bill of Lading*.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat, rahmat, kesempatan, dan kuasanya yang dilimpahkan kepada saya sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul:

“TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERTANGGUNGJAWABAN PERUSAHAAN PELAYARAN SEBAGAI PENGANGKUT (*CARRIER*) ATAS KERUSAKAN BARANG DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT KEPADA PENERIMA (*CONSIGNEE*) BERDASARKAN *BILL OF LADING*”

Penyusunan skripsi ini ditujukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana hukum pada program strata-I di Fakultas Hukum, Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Katolik Parahyangan Bandung.

Penyelesaian skripsi ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dukungan, dan doa dari berbagai pihak yang baik itu secara langsung maupun tidak langsung bersifat moral moral dan materil. Oleh karenanya, maka saya hendak menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Orang tua dan keluarga, khususnya Bapak Setiadharna S.H., S.I.P., M.H., sebagai ayah penulis yang telah memberikan berbagai macam dukungan, baik itu moral, materil, informasi, pengetahuan, dan bimbingannya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini;
2. Bapak Dr. Sentosa Sembiring S.H., M.H., sebagai dosen pembimbing penulisan hukum ini yang tanpa lelah membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas segala bantuan, masukan, arahan, waktu, dan kesabaran yang telah diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini;
3. Ibu Theodora Pritadianing Saputri S.H., LL.M., sebagai dosen pembimbing seminar proposal penulisan hukum yang telah memberikan bantuan, masukan, dan waktunya kepada penulis pada saat mengajukan proposal penulisan hukum;
4. Ibu Dr. Catharina Ria Budiningsih S.H., MCL., SP1., terima kasih atas

waktu dan masukannya untuk menjadi salah satu dosen penguji proposal penulisan hukum;

5. Bapak John Lumantobing S.H., LL.M., MCI Arb., sebagai dosen wali yang selama ini telah membimbing, memberikan masukan, dan bantuan kepada penulis selama menempuh studi di Universitas Katolik Parahyangan;
6. Seluruh dosen dan staf Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang tidak dapat disebutkan seluruhnya, terima kasih telah telah memberikan penulis berbagai ilmu yang sangat berharga;
7. Seluruh sahabat dan teman penulis yang telah memberikan berbagai dukungan untuk menemani, membantu, mengingatkan, dan kesediaannya untuk selalu ada dan hadir, khususnya ketika penulis sedang menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih untuk perhatian dan kesabarannya dalam menghadapi penulis yang mungkin sangat sulit untuk dihadapi, namun kehadiran dan kesetiaannya sangat membantu moral penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan seluruhnya yang telah membantu penulis baik itu secara langsung maupun tidak, terima kasih atas segala bantuan dan kerja samanya selama ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna dan memiliki banyak kekurangan dengan mengingat keterbatasan pengalaman dan pengetahuan penulis. Oleh karenanya, maka penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun untuk perbaikan skripsi dan kemajuan penulis di masa mendatang. Akhir kata, penulis berharap agar skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pembelajaran bagi berbagai pihak, golongan, kalangan, khususnya bagi mereka yang melakukan penelitian sejenis ini.

Bandung, 13 Juli 2021

Penulis.

DAFTAR ISI

ABSTRAK	5
KATA PENGANTAR.....	6
DAFTAR ISI.....	8
BAB I PENDAHULUAN.....	11
1.1.Latar Belakang Penelitian.....	11
1.2.Rumusan Masalah.....	22
1.3.Tujuan Penelitian	23
1.4.Manfaat Penelitian	23
1.5.Metode Penelitian	24
1.6.Sistematika Penulisan	27
BAB II PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT	29
2.1. Perikatan	29
2.1.1. Pengertian Perikatan Secara Umum.....	29
2.1.2. Sumber-Sumber Perikatan	29
2.1.3. Macam-Macam Perikatan	31
2.2. Perjanjian	33
2.2.1. Pengertian Pengangkutan Barang Melalui Laut	33
2.2.2. Syarat Sahnya Perjanjian	34
2.2.3. Pengertian Prestasi dan Wanprestasi	35
2.3. Perbuatan Melawan Hukum	37
2.3.1. Pengertian Perbuatan Melawan Hukum Secara Umum.....	37
2.3.2. Unsur-Unsur Perbuatan Melawan Hukum.....	39
2.4. Pengangkutan.....	40
2.4.1. Pengertian Pengangkutan Secara Umum	40
2.4.2. Pengertian Barang	40

2.4.3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan.....	43
2.5. Pengangkutan Barang Melalui Laut	44
2.5.1. Pengertian Pengangkutan Barang Melalui Laut Secara Umum....	44
2.5.2. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut	45
2.5.3. Pihak-Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut	48
2.5.4. Kedudukan <i>Bill of Lading</i> dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut	52
2.6. Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut	55
2.6.1. Tanggung Jawab Pengangkut (<i>Carrier</i>).....	55
2.6.2. Tanggung Jawab Pengirim (<i>Shipper</i>).....	59
BAB III ANALISIS TERHADAP HUBUNGAN HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT (<i>CARRIER</i>) TERHADAP PENERIMA (<i>CONSIGNEE</i>) APABILA TERJADI SENGKETA AKIBAT ADANYA KERUSAKAN ATAS BARANG DALAM KEGIATAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT BERDASARKAN <i>BILL OF LADING</i>	62
3.1. Hubungan Hukum antara Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG Pengangkut (<i>Carrier</i>) dengan PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (<i>Consignee</i>) dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut berdasarkan <i>Bill of Lading</i>	62
3.1.1. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut antara Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (<i>Carrier</i>) dengan PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (<i>Consignee</i>) berdasarkan <i>Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02</i>	64
3.1.2. Hubungan Hukum antara Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (<i>Carrier</i>) dengan PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (<i>Consignee</i>) berdasarkan <i>Bill of Lading Multimodal</i>	

<i>Transport or Port to Port Shipment</i> No. RCK1261PHLJKT02....	67
3.2. Tanggung jawab Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG Pengangkut (<i>Carrier</i>) dengan PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (<i>Consignee</i>) dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut berdasarkan <i>Bill of Lading</i>	73
3.2.1. Kedudukan <i>Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment</i> No. RCK1261PHLJKT02 sebagai Suatu Perjanjian dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut	73
3.2.2. Tanggung Jawab Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (<i>Carrier</i>) terhadap PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (<i>Consignee</i>) berdasarkan <i>Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment</i> No. RCK1261PHLJKT02....	75
3.2.3. Hal yang Dapat Dilakukan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (<i>Consignee</i>) Terhadap Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (<i>Carrier</i>) Apabila Terjadi Kerusakan atau Kehilangan Barang dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	85
BAB IV PENUTUP	89
4.1. Kesimpulan	89
4.2. Saran.....	92
Daftar Pustaka	94

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang Penelitian

Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari 34 Provinsi dengan jumlah pulau 13.466, luas daratan 1.922.570 km² dan luas perairan 3.257.483 km².¹ Dengan luas perairan yang dimiliki oleh Indonesia ini, Indonesia jelas memiliki potensi besar pada sektor perairan yang salah satunya ialah dalam bidang transportasi laut. Jumlah pulau di Indonesia yang terbilang cukup banyak ini menjadikan kegiatan di bidang transportasi laut menjadi sangat penting. Hal tersebut dikarenakan oleh kegiatan di bidang transportasi laut ini tidak hanya dapat digunakan untuk melakukan hubungan antar pulau, namun juga dapat digunakan untuk melakukan hubungan dengan negara-negara lain.

Dewasa ini kegiatan di bidang transportasi laut sudah tidak asing lagi bagi perusahaan-perusahaan yang menjalankan kegiatannya di bidang ekspor-impor. Dalam kegiatan ekspor-impor, biasanya perusahaan-perusahaan tersebut akan melakukan kegiatan di bidang transportasi laut, yakni kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Dalam praktik, kegiatan pengangkutan barang melalui laut ini lebih diminati oleh perusahaan-perusahaan yang menjalankan kegiatannya di bidang ekspor-impor karena dinilai lebih menguntungkan dibandingkan dengan kegiatan pengangkutan lainnya. Hal tersebut salah satunya dikarenakan oleh kapasitas dari barang yang dapat diangkut melalui laut ini dapat mencapai ratusan hingga ribuan ton, sehingga proses pemindahan barang tersebut dapat dilakukan dengan lebih efektif dan efisien.

Berangkat dari penjabaran tersebut di atas, walaupun kegiatan pengangkutan barang melalui laut tersebut dianggap lebih menguntungkan, namun dalam prosesnya tetap saja terdapat berbagai risiko yang harus dihadapi oleh

¹ Museum Kepresidenan, Sejarah Wilayah Indonesia, <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/muspres/sejarah-wilayah-indonesia/>, (terakhir diakses 28 Maret 2021)

perusahaan-perusahaan yang memilih untuk melakukan kegiatan pengangkutan barang melalui laut tersebut. Risiko-risiko yang mungkin timbul pada saat melakukan kegiatan pengangkutan barang melalui laut biasanya ialah mengenai rusaknya barang atau bahkan terjadinya kehilangan barang sehingga barang tersebut tidak sampai kepada pembeli. Oleh karenanya, guna menjamin hak dan kewajiban semua pihak yang terlibat dalam menjalankan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, maka diperlukan adanya suatu legalitas yang dapat memberikan kepastian tentang hak, kewajiban dan tanggung jawab para pihak yang bersangkutan. Terkait dengan legalitas tersebut, terdapat suatu perjanjian yang dalam praktik sering disebut sebagai perjanjian pengangkutan. Pada prinsipnya, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian timbal balik yang berarti bahwa baik itu pengangkut dan pengirim dan/atau penumpang memiliki hak kedudukan yang sama, dalam arti kata sama-sama memiliki hak dan kewajiban.² Dalam hal ini pengangkut memiliki kewajiban untuk mengangkut barang dan/atau penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan yang telah ditentukan dengan selamat. Kemudian, pengangkut berhak untuk menerima biaya atas pengangkutan sebagaimana yang telah disepakati oleh pengirim dan/atau penumpang. Sedangkan, pengirim dan/atau penumpang berkewajiban untuk melakukan pembayaran biaya atas pengangkutan sebagaimana yang telah ditentukan oleh pengangkut. Kemudian, pengirim dan/atau penumpang berhak untuk mendapatkan pelayanan dengan selamat sampai ke tempat tujuan.³

Berbicara mengenai perjanjian pengangkutan, maka terdapat pula perjanjian pengangkutan yang lebih khusus mengatur mengenai pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut. Pada praktik, perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini melibatkan berbagai pihak, diantaranya adalah pihak yang memilih untuk menggunakan jasa pengangkutan agar barang yang dijualnya dapat diterima oleh pembeli, disebut sebagai Pengirim (*Shipper*). Pihak yang membeli barang dan kemudian akan menerima barang kiriman dari Pengirim (*Shipper*), disebut sebagai Penerima (*Consignee*). Pihak yang

² Sentosa Sembiring, Hukum Pengangkutan Laut, Nuansa Aulia, Bandung, 2019, hlm 16.

³ *Ibid.*

bersedia untuk mengangkut barang yang akan dikirimkan oleh Pengirim (*Shipper*) kepada Penerima (*Consignee*), disebut sebagai Pengangkut (*Carrier*). Terkait dengan para pihak tersebut, dalam hal ini perusahaan pelayaran biasanya bertindak sebagai Pengangkut (*Carrier*). Berbekal pemaparan tersebut, dapat diketahui bahwa perjanjian pengangkutan barang melalui laut merupakan perjanjian yang ditujukan agar Pengirim (*Shipper*), Pengangkut (*Carrier*), dan Penerima (*Consignee*) mendapatkan perlindungan hukum serta dapat secara jelas mengetahui hak, kewajiban, dan tanggung jawabnya masing-masing dalam menjalankan kegiatan pengangkutan barang melalui laut.

Melangkah dari pemaparan sebelumnya, sebenarnya dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, terdapat berbagai dokumen yang harus ada dan diperlukan, baik itu oleh Pengangkut (*Carrier*), Pengirim (*Shipper*), maupun oleh Penerima (*Consignee*). Terkait dengan hal tersebut, berikut ialah dokumen-dokumen yang harus ada dan diperlukan dalam bidang **ekspor** apabila dilihat dari pihak Pengangkut (*Carrier*), diantaranya:

1. Surat Muatan (termasuk tindasan Nakhoda);
2. Manifest (*manifest*);
3. Surat mualim (*mate's receipt*);
4. Tanda terima Gudang (*resi Gudang*);
5. Perintah Penyerahan (*delivery orders*);
6. Pemberitahuan (*notice*);
7. Perintah mendaratkan (*landing order*).⁴

Adapun dokumen-dokumen yang harus ada dan diperlukan dalam bidang **impor** apabila dilihat dari pihak Pengangkut (*Carrier*), diantaranya:

1. Surat Muatan;
2. Manifest (*manifest*);
3. Perintah Penyerahan (*delivery orders*);
4. Pemberitahuan (*notice*).⁵

⁴ *Ibid*, hlm 96.

⁵ Wawancara dengan Setiadharna S.H., S.I.P., M.H., tanggal 18 April 2021 selaku pihak dari Legal Department di PT. Samudera Indonesia Tbk.

Kemudian, berikut ialah dokumen-dokumen yang harus ada dan diperlukan dalam bidang *ekspor* apabila dilihat dari pihak Pengirim (*Shipper*), diantaranya:

1. Faktur penjualan (*commercial invoice*);
2. Lisensi ekspor (*export lisen*);
3. Daftar pengemasan (*packing list*);
4. Daftar besar (*weight list*);
5. Sertifikat asal (*certificate of origin*);
6. Sertifikat pemeriksaan (*certificate of inspection*);
7. Sertifikat pemuatan (*certificate of loading*);
8. Sertifikat asuransi (*certificate of insurance*) atau polis asuransi (*insurance police*);
9. Pemberitahuan ekspor barang.⁶

Adapun dokumen-dokumen yang harus ada dan diperlukan dalam bidang *impor* apabila dilihat dari pihak Pengangkut (*Carrier*), diantaranya:

1. Lisensi impor (*import lisen*);
2. Sertifikat asal (*certificate of origin*);
3. Sertifikat pemeriksaan (*certificate of inspection*);
4. Pemberitahuan impor barang.⁷

Sedangkan, dokumen yang harus ada dan diperlukan oleh Penerima (*Consignee*) baik itu dalam bidang ekspor maupun impor ialah *Bill of Lading*. Penjabaran mengenai alasan dari pentingnya *Bill of Lading* bagi Penerima (*Consignee*) dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut akan diawali dengan mencermati pengertian dari *Bill of Lading* itu sendiri berdasarkan ketentuan dalam Pasal 506 Ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum dagang, yaitu:

“Konosemen adalah sepucuk surat yang ditanggali, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu yang ditunjuk dan disana

⁶ Sentosa Sembiring, *Op. Cit*, hlm 96.

⁷ Wawancara dengan Setiadharna S.H., S.I.P., M.H., tanggal 18 April 2021 selaku pihak dari Legal Department di PT. Samudera Indonesia Tbk.

menyerahkannya pada orang yang ditunjuk, beserta dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi.”

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, dapat diketahui bahwa *Bill of Lading* merupakan dokumen yang dapat membuktikan jika Pengangkut (*Carrier*) telah menerima barang-barang untuk nantinya dilakukan pengangkutan ke tempat yang telah disepakati, beserta juga ketentuan-ketentuan lain yang telah diperjanjikan dalam kaitannya dengan penyerahan. Kemudian, apabila melihat ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam *Bill of Lading* itu sendiri, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa ketentuan yang terbagi ke dalam 25 poin. Pembagian atas poin-poin tersebut akan dipaparkan melalui ketentuan yang tercantum dalam *Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02, sebagai berikut:⁸

1. *Definition;*
2. *Carrier's Surcharges;*
3. *Warranty;*
4. *Sub-Contracting and Indemnity;*
5. *Carrier's Responsibility*
6. *Time for Suit;*
7. *Sundry Liability Provisions;*
8. *Shipper-Packed Containers and/or Cases;*
9. *Inspections of Goods;*
10. *Carriage Affected by Condition of Goods;*
11. *Description of the Goods*
12. *Merchant's Responsibility;*
13. *ISPS Code;*
14. *Freight;*
15. *Lien;*
16. *Optional Stowage and Deck Cargo;*
17. *Methods and Routes of Carriage;*
18. *Matters Affecting Performance;*

⁸ *Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02, diterbitkan oleh RICKMERS-LINIE GmbH & Cie, KG, Hamburg.

19. *Dangerous Goods;*
20. *Iron and Steel;*
21. *Notification and Delivery;*
22. *General Average and Salvage;*
23. *Both-to-Blame Collision;*
24. *Validity;*
25. *Law and Jurisdiction.*

Berdasarkan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam *Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 tersebut di atas, dapat diketahui bahwa dalam *Bill of Lading* terdapat berbagai kesepakatan mengenai pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Oleh karenanya, *Bill of Lading* tersebut merupakan suatu perjanjian yang dapat dijadikan sebagai acuan dan dasar untuk melakukan klaim atau gugatan apabila terjadi kerusakan dan/atau kehilangan barang.

Kemudian, **Sentosa Sembiring** mengemukakan, fungsi dari *Bill of Lading* itu sendiri dapat dilihat pada ketentuan dalam Pasal 504 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yakni sebagai alat bukti bahwa pengangkut menyatakan telah menerima barang untuk dilakukan pengangkutan ke pelabuhan tempat yang telah ditentukan.⁹

Berdasarkan pemaparan tersebut di atas, dapat diketahui bahwa *Bill of Lading* merupakan dokumen yang dapat membuktikan jika barang telah dimuat di atas kapal untuk nantinya dilakukan pengangkutan, memberikan hak kepada pemegangnya untuk dapat mengambil barang di pelabuhan tujuan, dan sebagai perjanjian yang membuktikan bahwa Pengangkut (*Carrier*) telah menerima barang dan akan mengangkut barang dari Pengirim (*Shipper*) serta memberikan barang tersebut kepada Penerima (*Consignee*) di tempat tujuan sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *Bill of Lading*. Dengan demikian, dapat diketahui bahwa para pihak yang terkait dengan *Bill of Lading* dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut ini ialah

⁹ Sentosa Sembiring, *Op. Cit*, hlm 102.

Pengangkut (*Carrier*), Pengirim (*Shipper*), dan Penerima (*Consignee*). Kembali pada fokus pembahasan sebelumnya mengenai penjabaran terhadap alasan dari pentingnya *Bill of Lading* bagi Penerima (*Consignee*) dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, maka dapat disimpulkan bahwa alasan dari hal tersebut dikarenakan oleh:

1. Penerima (*Consignee*) dapat mengetahui siapakah yang bertanggungjawab atas barang ketika barang sedang dimuat dan/atau sedang diangkut di atas kapal, karena *Bill of Lading* dapat membuktikan bahwa barang telah dimuat di atas kapal untuk nantinya dilakukan pengangkutan;
2. Penerima (*Consignee*) dapat mengetahui kesesuaian atas kondisi barang yang diterimanya dengan kondisi barang ketika sedang dimuat dan/atau sedang diangkut ke atas kapal, karena *Bill of Lading* dapat memberikan keterangan mengenai kondisi barang ketika dimuat di atas kapal dan nantinya akan dilakukan pengangkutan hingga diterima oleh Penerima (*Consignee*);
3. Penerima (*Consignee*) dapat mengajukan klaim dan/atau ganti kerugian atas kerusakan dan/atau kehilangan barang, karena *Bill of Lading* merupakan perjanjian yang dapat membuktikan bahwa Pengangkut (*Carrier*) telah menerima barang dan akan mengangkut barang dari Pengirim (*Shipper*) serta memberikan barang tersebut kepada Penerima (*Consignee*) di tempat tujuan sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *Bill of Lading*.

Berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa *Bill of Lading* merupakan dokumen penting yang harus ada dan diperlukan oleh Penerima (*Consignee*) dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut.

Melangkah dari hal tersebut di atas, dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini masih terdapat berbagai risiko yang mungkin terjadi dan dapat merugikan pihak yang terkait dengan pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut (baik itu Pengirim

(*Shipper*), Penerima (*Consignee*) maupun Pengangkut (*Carrier*). Dalam praktik, pihak yang biasanya memiliki risiko lebih besar ialah Penerima (*Consignee*), sebab ia merupakan pihak terakhir yang akan menerima barang setelah barang tersebut berada dalam penguasaan pihak-pihak terkait lainnya. Oleh karena itu apabila Penerima (*Consignee*) mengalami kerugian pada saat dilaksanakannya perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut (misalnya terjadi kerusakan barang), maka seharusnya ia dapat mengajukan klaim kepada pihak yang dianggap telah merugikan dirinya dengan didasarkan pada *Bill of Lading*. Lain daripada itu, pihak yang biasanya dianggap telah melakukan kesalahan dan/atau kelalaian atas pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut (misalnya terjadi kerusakan barang dan/atau kehilangan barang) oleh Penerima (*Consignee*) adalah Perusahaan Pelayaran selaku Pengangkut (*Carrier*). Menanggapi hal tersebut, apabila klaim yang diajukan oleh Penerima (*Consignee*) kepada pihak yang dirasa telah merugikan dirinya tidak ditanggapi, maka Penerima (*Consignee*) tersebut dapat mengajukan gugatan, yakni gugatan wanprestasi yang didasarkan pada *Bill of Lading*.

Berkenaan dengan penjelasan sebelumnya, dapat diketahui bahwa *Bill of Lading* berkedudukan sebagai suatu perjanjian, sehingga *Bill of Lading* tersebut dapat dijadikan sebagai dasar untuk melakukan pengajuan ganti kerugian melalui gugatan wanprestasi. Hal tersebut sesuai dengan Putusan Mahkamah Agung RI dengan Nomor 1907 K/Pdt/1984 yang memutuskan bahwa:

“*Bill of Lading* tersebut sebagai suatu **perjanjian** telah memenuhi syarat Pasal 1320 BW, sehingga menurut Pasal 1338 BW., *Bill of Lading* tersebut telah mengikat para pihak sebagai undang-undang.”

Berdasarkan Putusan Mahkamah Agung RI dengan Nomor 1907 K/Pdt/1984 tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa *Bill of Lading* merupakan suatu perjanjian. Oleh karena itu, maka menjadi sesuai apabila dalam melakukan pengajuan ganti kerugian atas barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut haruslah didasarkan pada *Bill of Lading*

melalui gugatan wanprestasi.

Sementara itu pada praktiknya, pihak yang merasa dirugikan cenderung untuk tidak melakukan pengajuan ganti kerugian berdasarkan *Bill of Lading* melalui gugatan wanprestasi, melainkan melalui gugatan perbuatan melawan hukum. Hal tersebut dikarenakan oleh adanya ketentuan mengenai batasan maksimum ganti kerugian yang tercantum pada *Bill of Lading* tersebut. Peristiwa demikian dapat dilihat salah satunya pada Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 yang pada pokoknya mempermasalahkan mengenai sengketa akibat adanya kerugian yang dialami oleh Penerima (*Consignee*) karena terjadinya kerusakan barang yang diangkut oleh Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*). Dalam hal ini pengajuan ganti kerugian diajukan oleh Perusahaan Asuransi sebagai pihak yang menggantikan kedudukan hukum Penerima (*Consignee*) berdasarkan hak subrogasi dalam Polis Asuransi antara Perusahaan Asuransi dengan Penerima (*Consignee*). Seperti yang telah disinggung sebelumnya bahwa ketentuan dalam *Bill of Lading* mengatur mengenai batasan maksimum ganti kerugian, Hal mana dalam Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 tersebut batasan maksimum ganti kerugian yang diatur dalam *Bill of Lading* adalah sebesar Rp. 6.500.000,- (enam juta lima ratus ribu rupiah) (apabila dirupiahkan). Sementara itu, kerugian yang diklaim telah dialami oleh Penerima (*Consignee*) ialah sebesar Rp. 8.454.628.000,- (delapan milyar empat ratus lima puluh empat juta enam ratus dua puluh delapan ribu rupiah) (apabila dirupiahkan). Oleh karenanya menjadi tidak asing apabila pengajuan ganti kerugian yang diajukan oleh Penggugat bukan diajukan melalui gugatan wanprestasi, melainkan melalui gugatan perbuatan melawan hukum. Namun yang menjadi janggal adalah ketika dalam Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 tersebut Majelis Hakim mempertimbangkan bahwa:

“Bahwa Tergugat IV sebagai pengangkut, Tergugat III selaku perusahaan perkapalan dan Tergugat VI selaku perusahaan bongkar muat *secara tanggung renteng bertanggung jawab atas kerugian* yang diderita oleh Turut Tergugat yaitu kargo/barang-barang milik Turut Tergugat yang rusak;

Bahwa Penggugat sebagai perusahaan asuransi yang menjamin kerugian Turut Tergugat berhak memperoleh ganti kerugian atas dasar subrogasi;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, ternyata putusan *Judex Facti*/Pengadilan Tinggi Jakarta dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi I: PT SAMUDERA INDONESIA TBK., Pemohon Kasasi II: RICKMERS-LINIE GMBH & CIE KG., dan Pemohon Kasasi III: PT TANGGUH SAMUDERA JAYA, tersebut harus ditolak;"

Dalam hal ini pertimbangan Majelis Hakim pada Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 tersebut di atas menguatkan pertimbangan Majelis Hakim dalam tingkat banding pada Putusan Nomor 636/PDT/2015/PT.DKI yang menyatakan:

"Menimbang bahwa peristiwa jatuhnya cargo tersebut karena kurang hati-hatinya pihak-pihak terkait dan diakui sebagai suatu kecelakaan sudah barang tentu harus dipandang sebagai perbuatan melawan hukum, oleh karena itu pertanggung jawabannya harus secara tanggung renteng kepada seluruh pihak yang terkait dan bertanggung jawab."

Kemudian pertimbangan Majelis Hakim dalam Putusan Nomor 636/PDT/2015/PT.DKI tersebut di atas juga menguatkan pertimbangan Majelis Hakim pada Putusan Nomor 732/PDT.G/PN.JKT.BAR yang menyatakan:

"Menimbang, bahwa sebagai akibat dari jatuhnya barang milik Turut Tergugat tersebut maka dengan sendirinya Turut Tergugat mengalami kerugian sehingga secara hukum kepada pihak yang dipandang wajib bertanggungjawab akan dibebankan untuk mengganti kerugian Turut Tergugat yang dalam hal ini kedudukannya digantikan oleh Penggugat."

Dengan demikian, oleh karena dalam Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 sebagai putusan tingkat akhir yang menguatkan semua putusan di bawahnya, dapat disimpulkan bahwa Majelis Hakim memutuskan Para Tergugat telah

melakukan Perbuatan Melawan Hukum sehingga harus membayar ganti kerugian secara tanggung renteng. Dalam hal ini, walaupun Para Tergugat dinyatakan telah melakukan perbuatan yang merugikan Penggugat, ganti kerugian yang seharusnya dibayarkan oleh Para Tergugat ialah sebesar Rp. 6.500.000,- (enam juta lima ratus ribu rupiah) (apabila dirupiahkan) sebagaimana tercantum dalam *Bill of Lading*, namun oleh karena Majelis Hakim memutuskan demikian, maka ganti kerugian yang harus dibayarkan oleh Para Tergugat menjadi sebesar US\$ 650,356 (enam ratus lima puluh ribu tiga ratus lima puluh enam dolar Amerika Serikat) (Rp8.454.628.000,00) (delapan milyar empat ratus lima puluh empat juta enam ratus dua puluh delapan ribu rupiah) secara tunai dan sekaligus karena Majelis Hakim memutuskan bahwa Para Tergugat telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum.

Dengan demikian, kiranya dapat ditelaah mengenai permasalahan-permasalahan yang terdapat dalam Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017, diantaranya:

1. Penggugat mempermasalahkan mengenai kerugian atas kerusakan barang, kendati demikian kesesuaian atas barang dapat dilihat berdasarkan *Bill of Lading*, sehingga menjadi janggal apabila putusan **tidak** didasarkan pada *Bill of Lading* karena kesesuaian atas barang dan akibat hukum apabila terjadi kerusakan dan/atau kehilangan barang telah diatur dalam *Bill of Lading*;
2. Pertimbangan Majelis Hakim pada Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 dan Putusan Nomor 636/PDT/2015/PT.DKI, hanya menguatkan dan tidak memberikan pertimbangan terhadap Putusan Pengadilan Negeri yakni pada Putusan Nomor 732/PDT.G/PN.JKT.BAR mengenai eksepsi kewenangan mengadili, padahal dalam *Bill of Lading* telah tercantum ketentuan mengenai yurisdiksi pengadilan yang dipilih oleh para pihak untuk menyelesaikan sengketa.

Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang dapat diketahui melalui Putusan Nomor 1203/K/Pdt/2017 tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat permasalahan-permasalahan dalam pelaksanaan perjanjian

pengangkutan barang melalui laut yang seharusnya diselesaikan dengan mengacu pada ketentuan dalam *Bill of Lading*, diantaranya:

1. Ganti kerugian atas kerusakan barang merupakan peristiwa telah diatur dalam *Bill of Lading* yang mengikat para pihak, sehingga apabila peristiwa tersebut terjadi seharusnya besaran nominal ganti kerugian yang harus dibayarkan hanya sebesar nominal yang tercantum dalam *Bill of Lading* terkait;
2. Yurisdiksi pengadilan yang ditunjuk untuk menyelesaikan sengketa para pihak telah diatur dalam *Bill of Lading*, sehingga seharusnya pengadilan yang berwenang penyelesaian sengketa para pihak merupakan pengadilan yang telah ditunjuk dan disepakati oleh para pihak dalam *Bill of Lading* dan tidak menggunakan prinsip *appropriate forum*.

Permasalahan lain adalah dimana dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, khususnya pada kegiatan ekspor-impor, batasan ganti rugi serta syarat dan ketentuan lain yang diatur dalam *Bill of Lading* biasanya didasarkan pada ketentuan-ketentuan dalam konvensi internasional, yakni *The Hague-Visby Rules* dan *The Hamburg Rules*. Namun sampai saat ini Indonesia belum meratifikasi kedua konvensi internasional tersebut, baik itu *The Hague-Visby Rules*, maupun *The Hamburg Rules*. Oleh karenanya, maka pembahasan dalam Tulisan ini akan membahas mengenai aspek hukum perjanjian berdasarkan *Bill of Lading* dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut.

Berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, dalam hal ini pengkajian Tulisan akan berjudul **“Tinjauan Yuridis mengenai Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) atas Kerusakan Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Kepada Penerima (*Consignee*) berdasarkan *Bill of Lading*“**.

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang yang telah diuraikan tersebut di atas, adapun masalah-masalah pokok yang akan dikaji dalam penulisan ini, yaitu:

1. Bagaimanakah tanggung jawab Pengangkut (*Carrier*) terhadap keamanan dan keselamatan atas barang yang akan diterima oleh Penerima (*Consignee*)?
2. Bagaimanakah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Penerima (*Consignee*) terhadap perusahaan pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi sengketa akibat adanya kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading*?

1.3.Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah yang telah diuraikan tersebut di atas, adapun Tujuan Penulisan yang akan dikaji dalam Tulisan ini, yakni:

1. Untuk mengetahui bagaimanakah tanggung jawab Pengangkut (*Carrier*) terhadap keamanan dan keselamatan atas barang yang akan diterima oleh Penerima (*Consignee*);
2. Untuk mengetahui bagaimanakah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Penerima (*Consignee*) terhadap perusahaan pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi sengketa akibat adanya kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading*.

1.4.Manfaat Penelitian

Berdasarkan Tujuan Penelitian yang telah diuraikan tersebut di atas, Penulis berharap bahwa Tulisan ini dapat memberi manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Penulis:
 - a. Untuk mengetahui secara mendalam kegunaan *Bill of Lading* dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut;
 - b. Untuk mengetahui bagaimanakah batasan tanggung jawab para pihak dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading*;
 - c. Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat dilakukan apabila timbul suatu kerugian yang dialami oleh para pihak berdasarkan

Bill of Lading.

2. Bagi Masyarakat:
 - a. Untuk memberikan pengetahuan mengenai prosedur, bentuk, dan kegunaan *Bill of Lading* dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut;
 - b. Untuk memberikan masukan kepada masyarakat luas mengenai berbagai akibat hukum yang dapat timbul dari kepemilikan *Bill of Lading* dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut.

1.5. Metode Penelitian

a. Sifat Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam penelitian hukum yang bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktik pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan.¹⁰ Oleh karena itu, maka dalam Tulisan ini akan dilakukan penelitian dengan menggunakan peraturan perundang-undangan serta peraturan-peraturan lain yang berkaitan dengan keberlakuan dan kedudukan *Bill of Lading* dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut. Hal tersebut ditujukan guna mengetahui batasan pertanggungjawaban perusahaan pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) atas kerusakan barang dalam pengangkutan melalui laut Berdasarkan *Bill Of Lading*. Kemudian ditujukan juga untuk mengetahui bagaimanakah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Pengirim (*Shipper*) terhadap Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi sengketa akibat adanya kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading*. Berdasarkan hal-hal tersebut, maka nantinya akan digunakan metode penelitian yuridis normatif, yakni penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti

¹⁰ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988, hlm 35.

bahan-bahan pustaka atau data sekunder belaka.¹¹

b. Metode Pendekatan

Dalam penulisan ini akan digunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan komparatif. Hal mana dengan pendekatan perundang-undangan, nantinya juga akan dilakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tema sentral penelitian.¹² Kemudian dengan menggunakan pendekatan komparatif, nantinya akan dilakukan perbandingan hukum menggunakan instrumen hukum internasional, yakni *The Hague-Visby Rules* dan *The Hamburg Rules* dengan juga melihat langsung pada peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yang terkait dengan pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Pengirim (*Shipper*) terhadap Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi sengketa akibat adanya kerugian karena terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading*.

c. Teknik Pengumpulan Data

Dalam menggunakan metode penelitian yuridis normatif adalah penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan atau data sekunder belaka.¹³ Penulisan ini dilakukan guna untuk mendapatkan bahan-bahan berupa: teori-teori, konsep-konsep, asas- asas hukum serta peraturan hukum yang berhubungan dengan pokok bahasan. Ruang lingkup penelitian hukum normatif menurut **Soerjono Soekanto** yang meliputi:¹⁴

- a. Penelitian terhadap asas-asas hukum.
- b. Penelitian terhadap sistematika hukum.

¹¹ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003, hlm 13.

¹² Johnny Ibrahim, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, Edisi Rev. 295, Bayumedia Publishing, Malang 2012, hlm 295.

¹³ Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003, hlm 13.

¹⁴ *Ibid*, hlm 14.

- c. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum secara vertikal dan horizontal.
- d. Perbandingan hukum.
- e. Sejarah hukum.

Dalam penulisan ini, ruang lingkup penelitian ini akan dilakukan penelitian dengan cara menarik asas hukum, dimana dilakukan terhadap hukum positif tertulis maupun tidak tertulis.¹⁵ Penulisan ini dapat digunakan untuk menarik asas-asas hukum dalam menafsirkan peraturan perundang-undangan. Selain itu, penulisan ini juga, dapat digunakan untuk mencari asas hukum yang dirumuskan baik secara tersirat maupun tersurat.¹⁶ Hal tersebut sejalan dengan data-data yang akan dikumpulkan untuk melakukan penelitian dalam Tulisan ini sehingga dengan menggunakan metode ini diharapkan penelitian dalam penulisan ini menjadi lebih terstruktur dan lebih mudah dipahami oleh pembaca.

d. Jenis data dan teknik analisa

Dalam hal ini objek yang dianalisis dengan pendekatan yang bersifat kualitatif adalah metode penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.¹⁷ Hal tersebut sejalan dengan penelitian dalam Tulisan ini yang akan mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia maupun instrumen hukum internasional, yakni *The Hague-Visby Rules* dan *The Hamburg Rules* untuk meneliti mengenai pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Pengirim (*Shipper*) terhadap Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi sengketa akibat adanya kerugian karena terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading*.

¹⁵ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta, 1996, hlm 63.

¹⁶ Bambang Sunggono, *Op. Cit*, hlm 27-28.

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Op. Cit*, hlm 14.

1.6.Sistematika Penulisan

Sistematika Penulisan ini ditujukan sebagai sarana untuk memudahkan para pembaca memahami dan memperoleh gambaran apa yang akan disajikan, berikut ialah Sistematika Penulisan dalam Tulisan ini:

BAB I PENDAHULUAN:

Pada bab ini disajikan penjelasan mengenai Latar Belakang Penelitian dan alasan mengapa dipilihnya topik pembahasan mengenai “Tinjauan Yuridis mengenai Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut (*Carrier*) atas Kerusakan Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan *Bill of Lading*“, Rumusan Masalah yang akan dibahas, Tujuan Penelitian mengenai tujuan dilakukannya penelitian ini, Manfaat Penelitian yang diharapkan sekiranya dapat diterima baik itu oleh diri sendiri maupun oleh masyarakat, Metode Penelitian yang akan digunakan dalam melakukan penelitian, dan Sistematika Penulisan mengenai penulisan yang telah disusun.

BAB II PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT:

Pada bab ini akan terlebih dahulu dilakukan pemaparan mengenai perikatan, kemudian dilanjutkan dengan melakukan pemaparan mengenai perjanjian dan perbuatan melawan hukum, setelah itu akan dilakukan pembahasan mengenai apa itu pengangkutan pada umumnya, kemudian melangkah lebih spesifik kepada pembahasan mengenai pengangkutan barang melalui laut, dan bab ini akan diakhiri dengan pembahasan mengenai tanggung jawab para pihak dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut.

BAB III ANALISIS TERHADAP HUBUNGAN HUKUM DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT (*CARRIER*) TERHADAP PENERIMA (*CONSIGNEE*) APABILA TERJADI SENGKETA AKIBAT ADANYA KERUSAKAN ATAS BARANG DALAM KEGIATAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT BERDASARKAN *BILL OF LADING*:

Pada bab ini akan dilakukan pembahasan mengenai hubungan hukum antara Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai perusahaan pelayaran yang bertindak sebagai Pengangkut (*Carrier*) dengan PT. Fajar Mas Murni yang

berkedudukan sebagai Penerima (*Consignee*) dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02. Kemudian akan dilanjutkan dengan melakukan pembahasan mengenai tanggung jawab yang dapat dimintakan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (*Consignee*) kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai perusahaan pelayaran yang berkedudukan sebagai Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi sengketa akibat adanya kerusakan barang berdasarkan *Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02.

BAB IV PENUTUP:

Pada bab ini akan diberikan penjabaran mengenai kesimpulan yang didapatkan berdasarkan seluruh pembahasan dalam penelitian yang telah dilakukan serta berisi saran atas topik dari Skripsi ini.