

ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI
ANGKUTAN KAPAL LAUT
DI PELABUHAN
KRUENG GEUKUH
(STUDI PT SEMEN PADANG INDONESIA)

SKRIPSI

OLEH

RIZKI RINALDY

162400259

BIDANG HUKUM KEPERDATAAN



FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MEDAN AREA

2023

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 28/4/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

**ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI
ANGKUTAN KAPAL LAUT
DI PELABUHAN
KRUENG GEUKUH
(STUDI PT SEMEN PADANG INDONESIA)**

SKRIPSI

OLEH

RIZKI RINALDY

168400259

BIDANG HUKUM KEPERDATAAN



FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MEDAN AREA

2022

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 28/4/23

**ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI
ANGKUTAN KAPAL LAUT
DI PELABUHAN
KRUENG GEUKUH
(STUDI PT SEMEN PADANG INDONESIA)**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 28/4/23

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Judul Skripsi : ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI ANGGKUTAN KAPAL LAUT DI
PELABUHAN KRUENG GEUKUH (STUDI PT SEMEN PADANG
INDONESIA)

Nama : Rizki Rinaldy
NPM : 168400259
Fakultas : Hukum
Bidang Studi : Keperdataan

Disetujui Oleh

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Taufik Siregar, S.H, M.Hum

Sri Hidayani, S.H M.Hum

Diketahui:

Dekan Fakultas Hukum



Dr. M Citra Ramadhan, S.H, M.H

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022

LEMBAR PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa skripsi yang saya susun, sebagai syarat memperoleh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai norma, kaedah dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.



Medan, 10 Oktober 2022

10000
METERAL TEMPEL
A0AKX378400491

RIZKI RINALDY

168400259

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rizki Rinaldy
NPM : 168400259
Fakultas : Hukum
Bidang Studi : Keperdataan

Demi pengembangan ilmu pengetahuan untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*) atas skripsi saya yang berjudul:

**“ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA PENGANGKUTAN
SEMEN MELALUI ANGKUTAN KAPAL LAUT DI PELABUHAN
KRUENG GEUKUH (STUDI PT SEMEN PADANG INDONESIA)”**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti non eksklusif ini, Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya.

Medan, 10 Oktober 2022,

Yang membuat Pernyataan,



RIZKI RINALDY

ABSTRAK
ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI
ANGKUTAN KAPAL LAUT
DI PELABUHAN
KRUENG GEUKUH
(STUDI PT SEMEN PADANG INDONESIA)
RIZKI RINALDY
168400259

Perjanjian pengangkutan di Pelabuhan Krueng Geukuh, Yang diatur dalam Ketentuan Buku III KUH Perdata yang terbentuk akan unsur biasa dan unsur privat. PT. Semen Padang Indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh membuat perjanjian dengan pengangkut untuk mengatur pengangkutan benda dengan selamat ke lokasi tujuan tanpa penundaan pengiriman benda dan pengirim membayar sejumlah uang sebagai biaya transportasi setimpal dengan jumlah biaya yang disepakati dalam perjanjian. Permasalahan dalam penelitian penulisan skripsi ini adalah Bagaimana Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Semen Antara PT Semen Padang Dengan Pelabuhan Krueng Geukuh, Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap PT Semen Padang Dengan Pelabuhan Krueng Geukuh yang menggunakan jasa angkutan kapal laut dan Bagaimana proses penyelesaian terhadap perjanjian pengangkutan semen dengan PT Semen Padang indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh. Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah yuridis normatif yang bersifat deskriptif analisis. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan. Dari penelitian yang saya dapatkan di PT. Semen Padang Pelabuhan Krueng Geukuh apakah semen atau curah dikirim ke gudang penyangga atau rencana seluruh perwakilan Semen Padang, hasil produksi diasuransikan oleh Jasindo pembayaran untuk satu transportasi, dan dalam satu transportasi dapat sampai 30 BL (*Bill Of Lading*) atau yang dikenal dengan dokumen perjalanan. Dalam penyelesaian terhadap perjanjian pengangkutan semen dengan PT semen padang indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh, mereka pihak Pelabuhan maupun pihak PT menggunakan perjanjian konsesi atau perjanjian tertulis dimana ada terdapat beberapa pasal perjanjian konsesi didalamnya. Dalam setiap perjanjian kerjasama harus ada prinsip keseimbangan antara kedua belah pihak, sehingga tidak ada pihak yang dirugikan maupun diuntungkan.

Kata Kunci: Perjanjian Kerjasama, Pengangkutan Semen, Pelabuhan Krueng Geukuh.

ABSTRACT
LEGAL ASPECTS OF COOPERATIVE
TRANSPORTATION AGREEMENT
CEMENT THROUGH SEA
TRANSPORT AT KRUENG
GEUKUH PORT
(STUDY OF PT SEMEN PADANG INDONESIA)
RIZKI RINALDY
168400259

The transportation agreement at Krueng Geukuh Port, which is guided by the provisions of Book III of the Civil Code which consists of a general section and a special section. PT. Semen Padang Indonesia at the Port of Krueng Geukuh enters into an agreement with the carrier to arrange the safe transportation of the goods to the destination without delaying the delivery of the goods and the sender pays an amount of money as transportation costs in accordance with the amount of wages agreed in the agreement. The problems in this thesis writing research are How is the Implementation of the Cement Transportation Agreement Between PT Semen Padang and Krueng Geukuh Port, How is the Legal Protection Against PT Semen Padang with Krueng Geukuh Port using sea transportation services and How is the settlement process for the cement transport agreement with PT Semen Indonesian Padang at Krueng Geukuh Harbour. The type of research used in writing this thesis is normative juridical which is descriptive analysis. The research method used in this study is the statutory approach. From the research I got at PT. Semen Padang, Krueng Geukuh Port, whether cement or bulk is sent to the buffer warehouse or plans for all representatives of Semen Padang, the production results are insured by Jasindo, payment for one transportation, and in one transportation can be up to 30 BL (Bill Of Lading) or what is known as a travel document. In the settlement of the cement transport agreement with PT cement padang Indonesia at the Port of Krueng Geukuh, both the Port and the PT use a concession agreement or written agreement in which there are several articles of the concession agreement in it. In every cooperation agreement there must be a principle of balance between the two parties, so that no party is harmed or benefited.

Keywords: Cooperation Agreement, Cement Transportation, Krueng Geukuh Port.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala rahmat dan hidayahNya yang telah memberikan kelapangan dan kemudahan di dalam penulisan skripsi ini serta dengan mengucap syukur alhamdulillah, penulisan skripsi yang berjudul **“ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI ANGKUTAN KAPAL LAUT DI PELABUHAN KRUENG GEUKUH (Studi PT Semen Padang Indonesia)”** dapat Penulis selesaikan.

Penulisan skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan Gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Medan Area.

Ucapan terima kasih yang tiada tara untuk kedua orang tua penulis ini. Untuk Ayah Imran tercinta dan Ibu Mursyidah tersayang yang telah menjadi orang tua terhebat sejagad raya, yang selalu memberikan motivasi, nasehat, cinta, perhatian, dan kasih sayang serta doa yang tentu takkan bisa penulis balas.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu baik materiil maupun non materiil sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan, terutama kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Dr. Muhammad Citra Ramadhan, S.H, M.H, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus Wakil Dekan Fakultas Hukum Medan Area, sekaligus ketua sidang meja hijau skripsi penulis ini.

3. Ibu Anggreini Atmei Lubis, S.H, M.Hum, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus Wakil Dekan Fakultas Hukum Medan Area.
4. Bapak Nanang Tomi Sitorus, S.H, M.H, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus Wakil Dekan Fakultas Hukum Medan Area.
5. Bapak Dr. Taufik Siregar, S.H, M.Hum, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus sebagai Pembimbing I dalam penulisan Skripsi ini.
6. Ibu Sri Hidayani, S.H, M.Hum, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus sebagai Pembimbing II dalam penulisan Skripsi ini.
7. Bapak Bagus Firman Wibowo, S.H, M.H, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus Sekretaris dalam penulis skripsi ini.
8. Ibu Fitri Yanni Dewi Siregar, S.H, M.H, selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus Ketua Bidang Ilmu Hukum Perdata yang telah banyak memberikan nasehat dan menyetujui usulan judul skripsi penulis.
9. Bapak Kepala Administrasi Abd. Kadir.S, S.E, PT YOGA WIBAWA MANDIRI (Padang Cement Indonesia) dan seluruh Staf, yang telah memberikan izin dan persetujuan dalam melakukan penelitian atau pengambilan data yang diperlukan untuk penulisan skripsi ini.
10. Kepada seluruh dosen saya di Fakultas Hukum Universitas Medan Area, semoga ilmu yang saya dapatkan selama mengikuti perkuliahan dapat berguna bagi saya, keluarga, nusa dan bangsa.
11. Kepada Seluruh Pegawai Administrasi Fakultas Hukum Universitas Medan Area, semoga tetap sabar dalam mengarahkan kami menyelesaikan urusan selama mengikuti kuliah.

12. Kepada keluarga aku Abang Rahmat Saputra, Adik Annisa Natasha, Adik Rozy Khatami, yang telah banyak memberikan dorongan, bantuan moril dan materil kepada penulis.
13. Kepada seluruh teman-teman kuliah baik di UMA maupun diluar, kalian telah banyak memberikan cerita lucu dan tidak lucu yang dapat membantu dan menghibur penulis serta menyegarkan sedikit otak dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
14. Kepada guru-guru sekolah saya yang di MIN 6 GEUDONG dan guru-guru sekolah saya di SMP 1 GEUDONG dan guru-guru sekolah di SMA, yang telah mengajarkan saya membaca dan menulis, dan banyak lagi hal lainnya.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu adanya saran dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca sangat penulis harapkan sehingga kedepan lebih baik dan berguna bagi yang membacanya.

Akhir kata penulis berharap semoga penulisan skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua, terutama untuk perkembangan hukum keperdataan, kalangan akademisi, praktisi serta masyarakat umum.

Medan, 10 Oktober 2022

Rizki Rinaldy
NPM.168400259

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PENGESAHAN

ABSTRAK..... ii

KATA PENGANTAR..... ii

DAFTAR TABEL

DAFTAR ISI..... ii

BAB I PENDAHULUAN..... 1

1.1.1. Latar Belakang..... 1

1.1.2. Rumusan Masalah..... 11

1.1.3. Tujuan Penelitian..... 11

1.1.4. Manfaat Penelitian..... 11

1.1.5. Hipotesis..... 11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... 13

2.1. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Kerjasama..... 13

2.1.1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian..... 13

2.1.2. Syarat Sah Perjanjian..... 16

2.1.3. Asas-Asas Perjanjian..... 24

2.1.4. Jenis-Jenis Perjanjian..... 27

2.1.5. Berakhirnya Perjanjian..... 30

2.1. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan..... 33

2.1.1. Pengertian Pengangkutan..... 33

2.1.2. Jenis-Jenis Pengangkutan..... 34

2.1.3. Sifat-Sifat Pengangkutan..... 37

2.1.4. Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan..... 38

2.1. Tinjauan Umum Pelabuhan Krueng Geukuh..... 37

2.1.1. Sejarah Pelabuhan Krueng Geukuh..... 39

2.1.2. Visi Misi Pelabuhan Krueng Geukuh..... 41

BAB III METODE PENELITIAN.....	43
3.1. Metode Penelitian.....	43
3.1.1. Waktu Penelitian.....	43
3.1.2. Tempat Penelitian.....	43
3.1. Metode Penelitian.....	43
3.1.1. Jenis Penelitian.....	43
3.1.2. Sifat Penelitian.....	43
3.1.3. Teknik Pengumpulan Data.....	44
3.1.4. Analisis Data.....	44
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	45
4.1.1. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Semen Dengan PT Semen Padang Di Pelabuhan Krueng Geukuh.....	45
4.1.2. Perlindungan Hukum Terhadap PT Semen Padang dengan Pelabuhan Krueng Geukuh Yang Menggunakan Jasa Angkutan Kapal Laut.....	57
4.1.3. Proses Penyelesaian Terhadap Perjanjian Pengangkutan Semen Dengan PT Semen Padang Indonesia Di Pelabuhan Krueng Geukuh.....	67
BAB V PENUTUP.....	93
5.1.1. Kesimpulan.....	93
5.1.2. Saran.....	94
DAFTAR PUSTAKA.....	97
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.1. Latar Belakang

Perkembangan peningkatan dan metode ilmiah standar hidup khalayak bertambah lama bertambah panjang menjadi dewasa mendatangkan kita sama-sama memerlukan. Manusia berhasrat mencukupi semua keperluan setimpal kesanggupannya perlu menemukan ketenteraman beserta ketenangan hidup.

Menurut pakar falsafah Yunani, ialah Aristoteles yang hidup di musim awal *anno domini* menyatakan bahwa :

Manusia pada dasarnya seumpama khalayak harus berkumpul dan bergaul hidupnya dengan manusia lain menjadi khalayak yang senang bersosialisasi, dan sebab kodratnya itu konferensi saat itu manusia alias khalayak sosial (*zoon politicon*).¹

Manusia enggak bisa hidup tunggal, manusia memerlukan orang lain untuk memenuhi semua kelangsungan atau kebutuhan hidup. Membetulkan manusia mengikat diri bersama orang berbeda adalah bersama kesepakatan atau perjanjian. Perjanjian ialah suatu insiden yang mana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal atau dimana seseorang mengikatkan diri dengan orang lain. Sementara terciptanya perjanjian akhirnya manusia terjerat oleh manusia lain dan harus menjejaki semua sesuatu perilaku yang sudah disepakati dan disetujui berbareng sebab melahirkan ketetapan kepada beberapa pihak yang menciptakan. Manusia terus hendak melengkapinya, diperlukan suatu sarana buat itu memfasilitasi kesibukan tertera, bagaikan kesibukan

¹CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2004, Halaman.27.

transportasi, lebih-lebih bersama kondisi yang ada secara geografis negeri Indonesia yang memiliki ribuan nusa yang mana tiap-tiap nusa terpisah olehnya laut, sehingga untuk memudahkan tindakan diperlukan transportasi buat memindahkan suatu barang atau benda buat bisa memperlancar tindakan dalam menyelesaikan sesuatu tindakan bisnis terutama angkutan laut Pelabuhan Krueng Geukuh. Setimpal bersama instruksi transportasi sekiranya alat angkut yang berfungsi selaku penyangga bisnis pemuasan kepentingan manusia guna mengangkut dan memindahkan barang dari satu lokasi ke lokasi lain.

Pada kesepakatan pengangkutan di Pelabuhan Krueng Geukuh, yang dibimbing adalah ketentuan Buku III KUHPerdara yang terbentuk akan suatu unsur biasa dan suatu unsur privat. Subekti berpaham terhadap ketetapan yang berdasar buat persetujuan ialah:²

Unsur biasa sekiranya mengenai bagaimana hapus dan lahirnya persetujuan, berbagai persetujuan dan sebagainya. Unsur privat berisi kebijakan tentang persetujuan yang kuantitatif digunakan pada khalayak dan yang telah ada keutamaan khusus, seumpama, kontrak, kesepakatan pekerjaan, jual-beli, sementara pada kronologi tidak menutup kemungkinan akan muncul kesepakatan baru yang setimpal bersama keperluan khalayak. Buku III meyakini harapan “kebebasan” pada hal membikin kesepakatan (*beginsel der contractsvrijheid*). Prinsip ini tanggapan pada pasal 1338, Yang menjelaskan bahwa semua kesepakatan yang diciptakan dengan sah, meyakinkan sekiranya ketetapan kepada yang menciptakannya. Sejak pemberitahuan di atas bisa

²R. Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata, Cetakan XXXIV*, PT. Intermasa, Jakarta, 2003, Halaman.127.

dikatakan bahwa tiap-tiap khalayak bebas menciptakan kesepakatan apapun, asalkan enggak melanggar etika dan *public policy*.

Kesepakatan itu lahir pada saat terciptanya kesepakatan antara kedua rekah golongan menyinggung hal-hal yang menjadi pokok persetujuan.

Sepakat adalah keinginan antara kedua belah pihak dan persesuaian paham itu. Apa yang diinginkan sama golongan beda, biarpun enggak sejalan tapi selaku balasan kembali. Kedua wasiat itu berhadapan bersama yang beda. Sebab kesepakatan terbentuk di saat jika persetujuan tercapai, kesepakatan terbentuk atas saat negosiasi diterima (*negotiation*).³

Kontrak pada pemindahan benda di Pelabuhan Krueng Geukuh sarat mengenai kuasa dan keharusan antara pengangkut dan pengirim. Pengangkut wajib memindahkan benda setimpal tempo yang disepakati dengan berhasil datang di lokasi tujuan, selain itu pengangkut juga wajib bertanggung jawab akan kelalaiannya pada melakukan pemindahan dan memberikan kompensasi atas kerugian yang diderita oleh pengirim mulai sedari benda masuk sampai benda diberikan kepada penerima.

Dilihat akar pengertian undang-undang transportasi pada bidang keperdataan bisa ditafsirkan integritas aturan di dalam dan di luar penggolongan Kitab undang-undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUH Perdata KUHD) yang didasarkan dan bertekad buat menata ikatan-ikatan hukum dikeluarkan sebab kebutuhan *transfer* orang-orang dan/atau barang-barang dari satu ke yang lain tempat untuk memenuhi perjanjian, termasuk perjanjian untuk memberikan syafaat.

³R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 2005, Halaman.26.

Pada dunia perniagaan, kita akan menerjuni istilah pelaku usaha (orang yang memanasifestasikan jasa maupun barang buat dipasarkan maupun dijual) dan pelanggan (orang yang memanfaatkan maupun memakai jasa dan benda yang diproduksi buat mencukupi keperluan). Pelaku usaha akan terus berjuang demi profit dari hasil benda yang sudah diproduksi, serta konsumen yang akan mereka coba dapatkan hasil produksi bermutu dan bagus. Hubungan antara konsumen atau produsen akan selalu membutuhkan layanan transportasi untuk proses pengiriman benda dari produsen ke konsumen.

Golongan yang berkaitan dengan transportasi melakukannya persetujuan atau perjanjian transportasi meliputi apa yang menjadi objek transportasi, tujuannya ingin dicapai, tujuan dan bagaimana syarat tersebut dapat dicapai melalui suatu perjanjian mengangkut. Obyek kesepakatan pengangkutan ialah apa yang diangkut (cargo benda-benda), alat transportasi dan biaya transportasi. Salah satu faktor yang menjadikan kadar suatu benda berprofesi rendah maupun tinggi sebab enggak cuma bergantung pada kadar barang itu semata tetapi juga tersila sama lokasi di mana benda itu berkenan, walaupun benda yang dikirim dari lokasi asal harganya ekonomis tapi pasti berbeda dengan kadar jualnya sebab salah satu faktornya adalah tarif transportasi sehingga benda akan dikirim mengesahkan kestabilan kadar pada penjualan.

Pada intinya transportasi benda mencekal peranan penting yakni sekiranya salah satu faktor yang menjadikan kadar suatu benda rendah maupun tinggi. Sebab sebuah kadar benda enggak cuma bergantung pada benda itu semata, tetapi juga tergantung pada tempat dimana benda itu berada.

Menurut pemahaman R. Soekardono yang melantaskan bahwa di dunia perusahaan dan masalah perniagaan transportasi memainkan peran yang sangat penting sehubungan dengan ini bisa diucapkan bahwa di dunia perniagaan peran transportasi mutlak dan amat memastikan. Karena tanpa transportasi, suatu perusahaan atau bisnis enggak mungkin bisa berlangsung seperti mestinya yang didambakan.

Transportasi akan memindahkan dari Pelabuhan Krueng Geukuh ke tempat tujuan ditentukan berdasarkan kesepakatan sebelumnya dari kedua rekah golongan yaitu golongan pengangkut dan pengguna layanan transportasi atau pengiriman. Benda yang diproduksi sama pelaku usaha buat bisa datang ke tangan pengusaha maupun pedagang cuma sama cara transportasi.

Mengutip pendapat dari Subekti yang dipahami dengan kesepakatan transportasi ialah :

Kesepakatan di mana salah satu golongan bersedia buat membawa dengan selamat barang atau orang dari satu lokasi ke lokasi beda sementara golongan beda menyanggupinya membereskan ongkos.

Transportasi secara umum dapat dibedakan menjadi tiga macam, ialah transportasi darat memakai sepur dan angkutan biasa lainnya, transportasi laut memakai alat transportasi kapal, transportasi udara memakai alat angkutan udara. Buat melakukan transportasi di laut dibutuhkan suatu alat alias kapal.

Pada pasal 310 KUHP (KUHD) ada definisinya dari kapal, ialah seluruh kapal yang digunakan buat pelayaran laut maupun dimaksudkan buat itu.

Dijelaskan dari yang dipahami dengan persediaan itu sendiri (pasal 309 KUHD):⁴

Yang dimaksud dengan peralatan kapal adalah semua benda yang bukan paruhan dari kapal, namun digunakan secara permanen dengan kapal dan dimaksudkan selamanya.

Ketentuan tersebut dapat dilihat pada Judul I Buku II KUHD mengenai kapal, ialah: “Tentang kapal dan muatannya”. Mengenai kapal laut formulasinya bisa didapatkan pada pasal 309 KUHP merumuskan arti kapal yaitu semua kapal, dengan nama apa pun dan jenis apa pun. Kecuali kapan ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap sudah termasuk semua peralatan-peralatan.⁵ Yang dimaksud dengan perlengkapan kapal adalah semua benda yang bukan merupakan bagian dari kapal, yang dimaksudkan untuk digunakan dengan kapal tersebut.

Menurut J.T.A.M. Buffart pada buku Wiwoho Soedjono mengatakan kalau :

Kapal bisa dimasukkan sebagai kapal darat dan kapal laut. Menyinggung pengaruhnya penetapan arti kapal berlandaskan dengan adanya pendataan kapal. Berdasarkan Judul I Buku II KUHP mengenai pemahaman kapal, di Indonesia diketahui dari tahun 1957 terdapat *antagonisme* pemahaman antara kapal niaga dan kapal laut, sebagaimana diatur pada PP Nomor 47 Tahun 1957 mengenai Perizinan Pelayaran tertanggal 16 Oktober yang dimasukkan pada Berita Negara No.104/57.

⁴Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, PT. Rajawali, Bandung, 2001, Halaman.22.

⁵R. Subekti. *Aneka Perjanjian*. PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung, 2001, Halaman.69.

Berdasarkan peraturan pemerintah, yang dimaksud dengan kapal adalah alat apa saja transportasi yang digunakan atau memperuntukkan buat transportasi di laut.

Tidak perlu persyaratan untuk membentuk perjanjian transportasi tertulis. Para pihak yang mengadakan perjanjian telah terikat dengannya dan jadi dengan jika ada kesepakatan antara para pihak, maka telah terjadi kesepakatan pengangkutan. Hal ini sudah ditata pada pasal 1320 KUHPerdta mengenai sahnya suatu persetujuan.

“Masing-masing dari pihak-pihak dapat menginginkan supaya dari perjanjian itu dibuat sepucuk Akta-Akta itu bernama Charter Kapal”⁶

Bawaan benda mencakup beragam macam hewan dan barang yang dianggap secara sah oleh Konstitusi. Pengarahan mengenai transportasi orang tertuang pada judul V B pasal 521 KUHD sementara mengenai transportasi benda ditata pada judul V A buku II KUHP (Kitab Undang-undang Hukum Perdata). Kemajuan terutama di bidang transportasi yang dijalankan secara mekanis akan mendukung pembentukan di beragam sektor, salah satunya adalah Bagai sektor perniagaan, angkutan barang mempermudah pengedaran perniagaan terutama benda berat.

Menyinggung transportasi di Pelabuhan Krueng Geukuh dengan kapal laut ditata pada Buku II KUHP (Buku Hukum Perdata) Judul V tentang Penyediaan dan Penggunaan Penyediaan Kapal. Perkara yang tampak dari transportasi benda yang memakai jalur laut menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan dan mengenai peran.⁷

⁶R. Suryatin, *Hukum Dagang, Pradnya Paramita*, Jakarta, 2002, Halaman.186.

⁷Sution Usman Adji, *Ibid*, Halaman.26.

Fungsi industri angkutan pada transportasi benda melewati laut ditemukan di sini tentang bagaimana industri angkutan membimbing keamanan kargo sampai tiba barang dikirim dalam keadaan baik, setimpal sama tempo yang ditetapkan dan utuh. Tetapi manifestasi fungsi industri angkutan seringkali tidak dilakukan secara khusus pada hal kepastian kedatangan benda dalam tempo yang dipasang. Ini salah satunya diakibatkan sebab keadaan habitat yang sukar dan tidak dapat diperkirakan dan diprediksi sebab dapat perubahan dari tempo ke tempo yang secara tidak spontan memberati pengirim benda dan meminta prosedur pertanggungjawaban dari golongan pengangkut.

Transportasi laut merupakan kepentingan pada pengiriman benda transportasi. Salah satu keunggulan transportasi laut adalah kapasitas angkutnya benar-benar besar, sampai-sampai bisa melindas unit *cost* yang menjadi daya tarik tersendiri untuk perdagangan dunia. Perkara yang muncul mengenai akuntabilitas bisnis angkutan pada mengangkut benda dengan kapal di Pelabuhan Krueng Geukuh adalah isu yang menarik, bisa jadi pembawa karena alasan menerangkan bahwa kerugian yang dialami pengirim bukanlah kekeliruan golongan pembawa melainkan kondisi *overmacht* (situasi yang memaksa). Transportasi laut sangat diperlukan sebagai sarana buat membawa penumpang, memindahkan barang dan aktivitas ranah pesisir di lautan Indonesia. Tapi benar-benar sayangnya, dalam selama tahun terakhir kapal-kapal tersebut dipakai buat aktivitas ini adalah kapal milik golongan asing. Hal ini disebabkan industri pelayaran dalam negeri belum bisa membeli kapal pribadi dipakai buat aktivitas pelayaran. Industri pelayaran domestik berimbuah suka untuk mengontrak kapal asing ketimbang hendak membeli kapal pribadi,

jadi pengalaman kerugian yang lumayan besar ketika itu. Pemerintah mengeluarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran yang mencakup hasil dari prosedur pemaduan strategi pada manajemen umum. Terciptanya UU No 17 Tahun 2008 adalah terciptanya keabsahan Cabotage di Indonesia. Terciptanya keabsahan Cabotage tercantum pada UU Nomor 17 Tahun 2008 pasal 8 ialah:⁸

(1) Aktivitas angkutan laut dalam negeri dilaksanakan oleh industri angkutan laut nasional dengan memakai kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh awak kapal warga negara Indonesia. (2) Kapal asing pantangan memindahkan penumpang atau benda antar pulau maupun antar pelabuhan di kawasan perairan Indonesia.

Tata tertib yang berkarakter nasional terdapat pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHD).

Hukum Dagang Buku II BAB Va mengenai pengangkutan benda. UU No 21 Tahun 1992 juncto UU Nomor 17 Tahun 2008 Mengenai Peraturan Dan Pelayaran Pemerintah Nomor 82 Tahun 1992 mengenai Angkutan di Perairan sebab angkutan benda melewati laut kerap-kali memerlukan bantuan makelar pada kefasihan revolusi benda pada rute perdagangan, baik asing biarpun domestik mengenyakan dunia perniagaan memerlukan aparatus pengangkutan yang menguntungkan dan cepat. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menegaskan tanggung jawab transportasi jika ada masalah bagaikan di atas dan kewajiban.

⁸R. Suryatin, *Ibid*, Halaman.18.

Salah satu industri yang beranjak di bidang bantuan transportasi di Pelabuhan Krueng Geukuh ialah PT Semen Padang. PT Semen Padang Indonesia adalah industri besar yang produknya sudah dipasarkan ke luar wilayah dan sampai-sampai di luar negeri, buat pergerakan barang itu sendiri diperlukan bantuan transportasi baik di laut ataupun di darat. Jadi untuk melakukan penelitian tentang sesuatu manifestasi persetujuan transportasi semen padang melalui rute laut.

Pada hal ini PT. Semen Padang Indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh membuat kesepakatan dengan pengangkut buat mengatur pengangkutan benda selamat sampai tujuan tanpa ada keterlambatan pengiriman benda dan pengirim membayar sejumlah uang sebagai biaya pengiriman setimpal dengan jumlah biaya yang disepakati pada kesepakatan.

Setimpal dengan haluan transportasi benda itu sendiri dimana industri tersebut pada hal ini ialah PT. Semen Padang Indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh transportasi dengan aman ke tujuan tanpa ada yang hilang maupun cacat dan pengirim wajib membereskan ongkos angkut. Sebenarnya kesepakatan pengangkutan benda mendapati hambatan yang membuat efek internal manifestasi bagaikan benda yang akan dikirim hilang seluruhnya atau sebagian, telat sampai tujuan yang mendatangkan konsumen mendapati kerugian. Peristiwa tersebut bisa dikarenakan oleh faktual internal ialah dari produsen itu sendiri atau faktor eksternal bagai bencana alam. Oleh karena itu penelitian ini diangkat dengan judul **ASPEK HUKUM PERJANJIAN KERJASAMA PENGANGKUTAN SEMEN MELALUI ANGKUTAN**

KAPAL LAUT DI PELABUHAN KRUENG GEUKUH (STUDI PT SEMEN PADANG INDONESIA)

1.1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka penelitian ini dapat merumuskan tiga pokok permasalahan tentang perjanjian pengangkutan ini, yaitu:

1. Bagaimana Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Semen Antara PT Semen Padang Dengan Pelabuhan Krueng Geukuh ?
2. Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap PT Semen Padang Dengan Pelabuhan Krueng Geukuh yang menggunakan jasa angkutan kapal laut ?
3. Bagaimana Proses Penyelesaian Terhadap Perjanjian Pengangkutan Semen dengan PT Semen Padang indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh ?

1.1.3. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan pokok permasalahan, penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

- a. Untuk Mengetahui Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Semen Antara PT Semen Padang Dengan Pelabuhan Krueng Geukuh.
- b. Untuk Mengetahui Perlindungan Hukum Terhadap PT Semen Padang Dengan Pelabuhan Krueng Geukuh yang menggunakan jasa angkutan kapal laut.
- c. Untuk Mengetahui Proses Penyelesaian Terhadap Perjanjian Pengangkutan Semen dengan PT Semen Padang indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh

1.1.4. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis
 - a. Melatih kemampuan untuk melakukan penelitian secara ilmiah dan merumuskan hasil-hasil penelitian tersebut ke dalam bentuk tulisan.
 - b. Menerapkan teori-teori yang telah diperoleh dari bangku perkuliahan dan menghubungkan dengan praktek di lapangan.
 - c. Turut berpartisipasi dalam memperkaya tulisan-tulisan di bidang ilmu hukum sesuai dengan kemampuan.

1.1.5. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan jawaban sementara atau dugaan yang dianggap benar, tetapi masih perlu dibuktikan. Hipotesis pada dasarnya adalah dugaan peneliti tentang hasil yang akan dicapai. Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Pelaksanaan perjanjian adalah PT. Semen Padang dengan Pelabuhan Krueng Geukuh merupakan salah satu pihak pemakai jasa di bidang pengangkutan laut dan badan usaha yang menyediakan jasa pengangkutan salah satunya adalah PT. Indobaruna Bulk Transport.
2. Perlindungan hukum terhadap PT. Kapal adalah Sebelum perjanjian kesepakatan terbentuk, kedua belah pihak saling mengajukan surat

penawaran. Permasalahan yang dihadapi oleh pihak pencharter, dimana ada resiko kemungkinan kapal tidak bisa bersandar karena adanya kapal lain, sehingga pihak PT. Semen di Pelabuhan Krueng Geukuh tetap membayar biaya pencharteran.

3. Proses penyelesaian terhadap perjanjian pengangkutan semen dengan PT Semen Padang Indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh diusahakan jangan sampai ada yang dirugikan harus saling menguntungkan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Kerjasama

2.1.1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian

Menyinggung keputusan persetujuan diatur pada KUHPPerdata Pasal 1313 KUHP. Pada pasal 1313 diterangkan bahwa perjanjian ialah perilaku dengan dimana satu orang maupun banyak melabuhkan diri pada satu orang dan/atau banyak.

Rumusnya menyatakan bahwa kesepakatan ialah :

- a. Sebuah Akta,
- b. Setidaknya dua orang maupun lebih,
- c. Tindakan ini menciptakan kesepakatan sejak para golongan yang bersetuju,

Mengenai arti perjanjian dibuat pada pasal 1313 KUHPPerdata memperoleh perhatian dari sebagian pakar. Hal ini dikarenakan pemahaman terhadap perjanjian tersebut ini belum cukup, sungguh ranum dan sebagian dan masih berlimpah kelemahannya lain-lain sebagaimana diusulkan oleh para pakar antara lain :

1. Abdul Kadir Muhammad

Ketetapan yang ditemukan pada pasal 1313 KUHPPerdata memuat sebagian hal kekurangan bagai :

- a. Cuma melibat kelakuan sebagian saja hal ini didapati sebab adanya sebagian atau lebih yang terikat pada satu pihak atau lebih lainnya. Kata kerja

“mengikatkan” sifatnya hanya satu pihak yang punya hak dan pihak yang lain hanya punya kewajiban. Seharusnya perumusan ini “saling mengikatkan dirinya”⁹

- b. Mengenai istilah akta Kata akta juga termasuk tanpa musyawarah, dimana mencakup tindakan sukarela (*zaakwarneming*) dan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*) yang harus digunakan untuk perjanjian.
- c. Pengetahuan persetujuan ini tercantum pada bidang hukum keluarga, seumpama pada hal perjanjian perkawinan, sementara yang dimaksud pada pemahamannya ialah ikatan antara kreditur dan debitur hanya pada bidang hukum harta benda. Persetujuan yang disyaratkan dengan KUHPerdato sebenarnya adalah perjanjian yang materi, bukan kesepakatan pribadi.
- d. Tanpa menyebutkan tujuan rumusan pasal tersebut tidak menyebutkan tujuan diadakannya suatu perjanjian, sehingga tidak jelas untuk apa para pihak terikat.

Oleh sebab itu berdasarkan Abdul Kadir Muhammad pengertian persetujuan ialah suatu perjanjian dengan mana dua orang maupun lebih melabuhkan diri buat menggenapi sesuatu di bidang harta kekayaan.

2. R. Setiawan

Menurut R. Setiawan pasal 1313 KUHPerdato sangat luas dan tidak lengkap. Benar-benar kempuh sebab dipakai kata kiprah yang di dalamnya juga termasuk *zaakwarneming* dan *onrechtmatogedaad* dan tidak lengkap sebab hanya menyangkut atau menyebutkan kesepakatan sepihak, dengan begitu mesti penyempurnaan, antara lain:

⁹Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung,2000, Halaman.224.

Perilaku perlu ditafsirkan sebagai perilaku hukum yang bermaksud membangkitkan karena hukum. Untuk itu harus ditambahkan kata-kata yang sama-sama mengikat. Jadi arti perjanjian harus dibaca bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya dan atau satu sama lain mengikatkan diri pada satu atau lebih orang lain.¹⁰

Menurut banyaknya kesenjangan pemahaman persetujuan yang dibubuhkan dalam pasal 1313 KUHPerdara, para pakar berupaya memberikan pemahaman persetujuan dari sudut pandang sendiri-sendiri. Pemahaman persetujuan berdasarkan para ahli meliputi :

- a. Berdasarkan R. Subekti mendefinisikan persetujuan ialah suatu perihal dimana seseorang berikrar kepada orang lain atau dimana dua orang sama-sama berikrar untuk melakukan sesuatu.
- b. Berdasarkan Wirjono Prodjodikoro, pengertian persetujuan ialah suatu hubungan hukum tentang harta benda antara kedua rekah golongan dimana salah satu golongan berikrar atau diibaratkan berikrar buat membuat sesuatu, sementara golongan beda berwenang mendakwa manifestasi persetujuan itu.

Dari deskripsi yang sudah diterangkan, berbagai pemahaman persetujuan dinyatakan berlainan satu sama lain, namun misalnya memandang dari maksud dan tujuan persetujuan itu semata ialah sama. Bisa disimpulkan bahwa unsur-unsur persetujuan itu ialah :

- a. Terdapat topik persetujuan atau para golongan minimal dua orang,
- b. Adanya kesepakatan antara para golongan,¹¹

¹⁰R. Setiawan, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta Bandung, 2007, Halaman 28.

¹¹R. Setiawan, *Ibid*, Halaman.49.

- c. Sesuatu yang ingin diperoleh,
- d. Terdapat manifestasi yang harus dilakukan atau keharusan yang harus dilakukan,
- e. Terdapat wujud verbal dan notulen,
Terdapat determinasi tertentu yang menjadi isi persetujuan.

Ketetapan yang memerintah tentang persetujuan bisa dibaca pada KUHPerdara pasal 1313 sampai dengan 1351 KUHPerdara yang terbentuk dari empat partikel, yaitu:¹²

1. Unsur I mengenai ketetapan biasa (pasal 1313-1319),
2. Unsur II mengenai determinasi sahnya suatu persetujuan (pasal 1320-1337),
Unsur III mengenai dampak persetujuan (pasal 1338-1341),
3. Unsur IV mengenai interpretasi persetujuan (pasal 1342-1351) Selain ketetapan di atas, juga bersua ketetapan lain yang memerintah tentang persetujuan, adalah sebagai berikut:¹³
 - a) Pasal 1267 KUHPerdara tentang perjanjian bersyarat,
 - b) Pasal 1446-1456 KUHPerdara mengenai pembatalan maupun terbatal.

2.1.2. Syarat Sah Perjanjian

Kesepakatan yang sah ialah kesepakatan yang mengasak determinasi yang ditentukan oleh hukum.

¹²R. Setiawan, *Op.Cit*, Halaman.11.

¹³Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Perjanjian*, PT. Sumur, Bandung, 2006, Halaman.09.

Suatu kesepakatan yang sah dibenarkan dan diberi dampak hukum (*legally sealed contract*). Berdasarkan ketentuan pasal 1320 KUHPerdata, determinasi sahnya kesepakatan :¹⁴

1. Sepakat

Persetujuan dari mereka yang mengikatkan diri pada suatu perjanjian disebut juga dengan kesepakatan kemauan, artinya kedua rekah golongan maupun tajuk akan membuat suatu kesepakatan laksana tercantum dalam persetujuan yang dibuat, namun kesepakatan kemauan saja tidak sempurna buat mendatangkan suatu kesepakatan yang dibentengi oleh undang-undang sebab perjanjian kemauan. Enggak bisa dipandang maupun dideteksi oleh orang lain. Disepakati bahwa mereka yang melabuhkan diri dilahirkan oleh para golongan tiada penipuan (*bedrog*), kebingungan (*dwaling*) dan paksaan (*dwang*). Dalam bersepakat itu enggak terdapat petisi atau desakan, bebas, mesti datang dari kehendak para golongan. Diucapkan enggak ada petisi, andaikan orang yang melaksanakan aktivitas itu enggak berada dalam bahaya, kendati lahir maupun batin, dengan cara mengintimidasi, misalnya dengan membuka aib atau rahasia, sehingga orang itu tertindas memperkenankan suatu kesepakatan (pasal 1324 KUHP). Terdapat lima cara agar konformitas pernyataan kehendak itu terjadi, ialah dengan :¹⁵

- a. Bahasa yang tertulis dan sempurna,
- b. Bahasa yang afdal secara verbal,
- c. Bahasa yang enggak afdal selama bersetuju oleh lawan bicaranya,

¹⁴Wirjono Prodjodikoro, *Ibid*, Halaman.228.

¹⁵Salim. HS, *Hukum Kontrak Teori dan Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, 2005, Halaman.33.

- d. Bahasa aba-aba asli bisa bersetuju oleh golongan lawan,
 - e. Membisu maupun diam namun selama dimengerti atau bersetuju oleh golongan lawan, kesepakatan yang disepakati para golongan harus merupakan kesepakatan yang tulen, berdikari dan enggak difabel. Difabel pada surat wasiat diklasifikasikan di atas :¹⁶
- a) Paksaan

Pemaksaan tertuang dalam pasal 1323-1327 KUHPperdata, ialah beragam himpitan jiwa yang ditempuh oleh seseorang sampai-sampai enggak berdikari menentukan keinginannya. Pemaksaan enggak cuma difokuskan pada diri sendiri namun juga mesti waswas kehilangan kekayaan seseorang. Pemaksaan terjadi ketika seseorang mempertaruhkan perjanjiannya sebab waswas akan suatu petisi. Sekiranya, dia akan ditindas maupun rahasianya akan terungkap kalau dia enggak memperkenankan kesepakatan tertera. Yang diancam perlu menyinggung suatu perilaku yang pantangan oleh undang-undang, Sekiranya petisi untuk menuntut yang terkatup di hadapan hakim dengan penyitaan barang, hal ini tidak dapat dikatakan pemaksaan.

- b) Kesesatan

Von Savigni mengisolasi ajaran sesat menjadi dua kumpulan:

Kesalahan pada figur

Khayalan muncul karena keinginannya muncul dari figur yang salah. Yang haluan dengan figur disini ialah komponen pertama maupun pangkal yang amat larut yang membangkitkan keinginan.

¹⁶J. Satrio, *Hukum Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, Halaman.188.

Kesalahan semu

Pada kesalahan semu, wasiat dan ungkapan wasiat enggak persis, bisa terdapat kekeliruan, menerpa benda maupun menerpa orang yang merupakan haluan para golongan yang membentuk persetujuan. Pengawasan tentang orang tersua ketika, sekiranya, seorang sutradara opera menandatangani perjanjian dengan seseorang yang menurutnya adalah vokalis terkenal, tetapi sebenarnya tidak. Cuma identitas saja yang bertepatan serupa. Kekeliruan menyinggung benda terdapat, sekiranya ketika orang membeli vinyet yang dikira vinyet Basuki Abdullah rupanya cuma tiruan.

c) Penipuan

Pada Pasal 1328 KUHPdata secara tegas diterangkan berbunyi :
“Penipuan merupakan suatu alasan untuk pembatalan perjanjian. Apabila tipu-muslihat yang dipakai oleh salah satu pihak adalah sedemikian rupa sehingga terang dan nyata bahwa pihak yang lain tidak telah membuat perikatan itu, jika tidak dilakukan tipu-muslihat tersebut. Penipuan tidak dipersangkakan tetapi juga harus dibuktikan”.¹⁷

2. Kecakapan

Kesanggupan menciptakan perjanjian (*bekwaam*) yang kapabel merupakan ketetapan biasa buat bisa melaksanakan perilaku hukum secara sah. Secara umum, seseorang yang diucapkan kapabel melaksanakan perilaku hukum ketika telah berumur, berarti telah menggapai usia 21 tahun atau telah

¹⁷Salim HS. *Ibid*, Halaman.06.

menikah meskipun belum berusia 21 tahun. Pada pasal 1329 KUHPdata disebutkan :

“Setiap orang dapat membuat perjanjian, asalkan ia tidak dinyatakan tidak cakap oleh undang-undang”.

Pasal 1330 KUHPdata menegaskan golongan orang yang enggak mampu menciptakan persetujuan, ialah:

- a. Orang yang belum berumur,
- b. Mereka yang berada di bawah perwalian, dan,
- c. Perempuan pada hal-hal yang ditentukan oleh hukum dan seluruh orang yang kepadanya hukum menciptakan persetujuan itu.

Ketiga golongan orang yang diibaratkan enggak kapabel di atas, pada hal menciptakan persetujuan membutuhkan pengampu buat melaksanakan perilaku hukumnya. Padahal hal anak di bawah umur, yang memanggul atau bisa mewakilinya ialah walinya atau orang tua.

Orang yang berada di bawah perwalian bisa mewakili walinya maupun orang tuanya. Berdasarkan pasal 433 KUHPdata, yang berada pada perwalian ialah tiap-tiap orang dewasa yang konsisten pada perihal bebal, boros atau tunanetra dan sakit otak. Menyinggung kesanggupan seorang perempuan untuk melaksanakan perilaku hukum, sesudah keluarnya Surat Terbitan Mahkamah Agung No. 3 Tahun 1963 tanggal 4 Desember 1963 yang menarik keputusan pasal 108 dan 110 KUHPdata, ketidakmampuan seorang wanita yang sudah menikah juga dicabut. Artinya, perempuan yang sudah menikah berwenang untuk mengambil tindakan hukum dan mendatangi pengadilan tiada pertolongan suaminya.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 1974 mengenai Perkawinan juga menitikberatkan :

Pasal 31 ayat (1) :

Wewenang dan status istri sederajat dengan wewenang dan status suami pada kehidupan rumah tangga dan kehidupan sosial berserta pada khalayak.

Pasal 31 ayat (2) :

Tiap-tiap golongan berwenang mengambil tindakan hukum. Dampak hukum dari ketidaksanggupan menciptakan persetujuan adalah difabel, oleh karena itu hakim bisa mengurungkan atas permohonan golongan yang menciptakan persetujuan secara enggak berdikari maupun yang enggak bisa menciptakan persetujuan (*vernitigbaar*). Kebalikannya orang yang berwenang memohon pencabutan persetujuan juga bisa memperkuat persetujuan, pengukuhan ini bisa dilaksanakan secara eksplisit (*uitdrukkelijk*).

3. Suatu hal tertentu

Suatu kondisi definit adalah inti persetujuan, obyek persetujuan, manifestasi yang harus terbentuk pada suatu persetujuan atau seluruh kewajiban dan wewenang yang tampak dari persetujuan yang dibuat, manifestasi itu mesti pasti atau setidaknya bisa ditetapkan. Apabila inti persetujuan atau obyek persetujuan atau manifestasi itu enggak dilaksanakan, enggak nyata atau lebih lagi enggak dapat dilakukan, oleh sebab itu persetujuan itu batal demi hukum.

Berdasarkan pasal 1333 KUHPerdara, benda yang berprofesi obyek persetujuan mesti definit, sekurang-kurangnya mesti ditetapkan jenisnya,

sementara besarnya enggak harus ditetapkan asal bisa ditetapkan maupun dihitung kemudian.¹⁸

Berdasarkan Prof. Dr. Wirjono Prodjodikoro, SH, benda yang belum ada yang dipilih obyek perjanjian dapat pada arti telak dan dapat pula pada arti nisbi. Pada pasal 1334 ayat (2) KUHPerdara, benda-benda yang akan ikut ke dalam kuasa waris seseorang sebab orang lain akan tewas dilarang menjadi obyek perjanjian, sekalipun hal itu terjadi dengan persetujuan orang yang akan tewas dan akan meninggalkan warisan.

Menurut Merto Kusumo dan Yahya Harahap manifestasi ialah apa yang berprofesi keharusan kreditur dan apa yang berprofesi wewenang debitor. Pasal 1234 KUHPerdara menetapkan bahwa manifestasi terbentuk dari:

- a. Berikan sesuatu
- b. Lakukan sesuatu
- c. Jangan lakukan apapun

Obyek suatu persetujuan harus nyata atau setidaknya-tidaknya bisa ditetapkan. Hal ini berfungsi pada menentukan kewajiban dan wewenang kedua belah golongan kalau di kemudian hari tersua pertikaian antara kedua rekah golongan.

4. Suatu sebab yang halal (*causa*)

Kata *causa* bermula dari bahasa latin yang berarti “karena”. Penyebab adalah sesuatu yang mendorong atau menyebabkan orang untuk membuat kesepakatan. Namun yang dimaksud dengan sebab yang halal pada Pasal 1320 KUHPerdara adalah pada makna isi persetujuan itu sendiri memvisualkan

¹⁸Wirjono Prodjodikoro, *Op.Cit*, Halaman.218.

halauan yang ingin diperoleh oleh para golongan. Hukum mempertaruhkan privilese untuk orang yang niscaya mengadakan persetujuan, yang diamati oleh hukum adalah apakah kesepakatan yang diciptakan itu enggak berbantahan dengan *public policy* dan etika.¹⁹

Pada persetujuan dagang, perjanjiannya adalah pembeli menginginkan kuasa milik atas barangnya dan penjual menginginkan berupa uang. Halauan yang ingin diperoleh oleh para golongan adalah agar kuasa milik dialihkan dan sebagian uang diberikan. Pada kesepakatan untuk membunuh seseorang, isi kesepakatan tersebut ialah menginstruksikan atau mensyaratkan kematian orang tersebut, pihak yang diperintahkan untuk membunuh mensyaratkan berupa uang sebagai imbalannya. Maksud yang ingin diperoleh oleh para pihak adalah lenyapnya manusia dari muka bumi dan imbalannya adalah berupa uang yang dibayarkan untuk karier yang dilaksanakan.

Keempat petisi tertera diklasifikasikan menjadi dua kumpulan, ialah petisi individual dan petisi faktual. Dua petisi yang pertama dikatakan petisi individual, yaitu petisi yang berkaitan dengan orang atau poin yang melangsungkan kesepakatan, yaitu persetujuan dari mereka yang mengikatkan diri dan kefasihan para golongan yang menciptakan persetujuan. Andaikata salah satu petisi individual enggak terlaksana, oleh sebab itu persetujuan bisa dibatalkan, artinya salah satu golongan yang menciptakan kesepakatan bisa mengajukan kepada hakim untuk membatalkan kesepakatan tersebut. Dua petisi terakhir berkaitan sama petisi individual sebab menyangkut kesepakatan itu sendiri maupun sasaran kesepakatan yang dibuat. Andaikata salah satu petisi

¹⁹Salim HS. *Op-Cit*, Halaman.93.

faktual enggak terwujud oleh sebab itu perjanjian itu batal demi hukum, yang berarti kesepakatan itu diibaratkan enggak pernah ada.

2.1.3. Asas-asas perjanjian

Supaya suatu kesepakatan menjadi sah dan mengikat para golongan, oleh sebab itu perlu diamati sebagian prinsip pokok pada persetujuan tersebut, ialah :

a. Asas konsesualitas

Konsensus bermula dari kata latin *consesus* yang berarti setuju. Asas musyawarah mufakat adalah suatu perikatan atau verbintenis lahir tatkala pada saat tercapainya kesepakatan antara kedua rekah golongan, atau dengan kata lain perikatan maupun kesepakatan lahir pada saat terwujudnya kesepakatan, dan kesepakatan itu sah tiada mensyaratkan siasat apapun.

b. Asas kebebasan berkontrak

Asas kebebasan berkontrak memperbolehkan para golongan buat menciptakan dan membentuk persetujuan juga membuat dan melakukan persetujuan atau perikatan yang memanifestasikan suatu keharusan, sepanjang perbuatan yang harus dilakukan itu bukan sesuatu yang dicegah oleh hukum.

Ketetapan pasal 1337 KUHPdata menerangkan kalau :

“Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum.”²⁰

Asas kebebasan berkontrak memuat arti bahwa tiap-tiap orang bisa mengadakan persetujuan apa-apa, baik yang disusun dengan hukum maupun

²⁰R Subekti, B, *Ibid*, Halaman.87.

tidak disusun dengan hukum. Asas kebebasan berkontrak pada pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara mengatakan :²¹

1. Menciptakan atau enggak menciptakan kesepakatan,
 2. Buat persetujuan dengan siapa saja,
 3. Memastikan isi persetujuan, manifestasi dan syarat-syaratnya,
 4. Memastikan rupa kesepakatan (lisan atau tertulis),
- c. Persetujuan tersebut berlaku sebagai hukum (*Asas Pacta Sunt Servanda*),

Hal itu disusun pada pasal 1338 ayat 1 KUHPerdara yang mengatakan :

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Tetapi kekuatan mengikat persetujuan itu cuma aktif antara para golongan yang menciptakannya. Paksaan aktif dan manifestasi persetujuan cuma bisa dilaksanakan oleh satu pihak atau lebih pada persetujuan berkenaan golongan beda pada kesepakatan.

Selain asas pokok, ada juga sebagian asas adendum pada suatu persetujuan, ialah :

- a) Asas amanah memuat pandangan bahwa tiap-tiap orang yang membentuk persetujuan akan melengkapi manifestasi yang tampak dari kesepakatan yang sudah disepakati dahulu.
- b) Asas kemiripan hukum berarti topik hukum yang melangsungkan persetujuan memiliki status, wewenang dan keharusan yang sama di dalam hukum. Mereka tidak memilah-milah satu sama lainnya.

²¹Hari Saherodji, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Aksara Baru, Jakarta, 1980, Halaman.88.

- c) Asas kesepadanan, yaitu asas yang mensyaratkan kedua rekah golongan untuk melaksanakan dan memenuhi persetujuan.
- d) Asas ketentuan hukum, maksudnya ialah ketentuan kadar mengikat persetujuan, ialah sebagai hukum kepada yang menciptakannya.
- e) Susila, ialah tindakan ikhlas seseorang yang enggak mampu mengharuskan wewenang atas dirinya buat menuntut manifestasi. Hal ini terlihat pada zaakwarneming, yaitu seseorang melaksanakan suatu perilaku secara ikhlas (susila). Kesesatan muncul sebab keinginan hadir atas keabsahan figur yang salah. Yang dimaksud dengan figur disini ialah sebab atau faktual yang mula-mula yang sangat larut mendatang keinginan. Salah satu faktual yang menumbuhkan seseorang melantaskan perilaku hukum adalah berdasarkan etika (susila) sebab panggilannya.²²
- f) Asas kesusilaan bertautan dengan ketetapan isi persetujuan apakah enggak berbantahan dengan hukum, etika dan *public policy*.
- g) Asas adat, bahwa suatu persetujuan enggak cuma memadu terhadap apa yang diatur secara nyata, namun ada juga perihal yang berdasar adat tuman menjejaki.
- h) Asas benteng tercantum arti bahwa para golongan yang membentuk persetujuan perlu dibentengi sama undang-undang.
- i) Prinsip itikad baik tertuang pada pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara yang bunyinya:
“Perjanjian harus dilaksanakan dengan iktikad baik.”

²²Salim HS. *Loc-Cit*, Halaman. 103.

2.1.4. Jenis-jenis Perjanjian

Persetujuan menurut karakter dan dampak undang-undang dipilah menjadi lima jenis, ialah :

- a. Persetujuan yang terdapat pada bidang kekeluargaan (*Familie Rechtelijke Overeenkomst*)

Persetujuan di bidang hukum keluarga ialah persetujuan yang dampak hukum yang dimaksud terdapat di bidang hukum keluarga, sekiranya para golongan, yaitu antara suami dan istri, yang kesepakatan itu diatur dengan hukum. Kebebasan ini definit selama beliau menikah atau enggak.

- b. Persetujuan yang terdapat di bidang hukum kebendaan (*Zakelijke Overeenkomst*)

Suatu persetujuan di bidang hukum materiil adalah suatu perilaku hukum yang muncul sebab suatu ungkapan keinginan yang disepakati bersama dan sama-sama tergantung satu sama lain dari dua golongan maupun lebih, yang destinasi adalah buat memindahkan, mengubah, atau mengurut suatu wewenang kebendaan dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan privat yang dipersyaratkan oleh hukum. Dalam hal ini, kebebasan dibatasi selama mereka menikah atau tidak.²³

- c. Persetujuan yang terdapat di bidang hukum pembuktian

Dalam persetujuan ini, para golong menentukan alat bukti apa yang bisa dipakai pada hal terjadi kesumat antara para golongan, yang juga bisa

²³Apri dkk, "Analisis Yuridis Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Hukum Perjanjian," *USU Law Journal*, Vol.5, No.1, (Januari, 2017), Halaman.81.

ditetapkan kadar alat bukti yang akan dihibahkan oleh para golongan berkenan suatu alat bukti definit.

d. Persetujuan di bidang hukum publik (*Publiek Rechtelijke Overeenkomst*)

Persetujuan hukum publik adalah persetujuan yang dilakukan oleh instansi pemerintah yang dikendalikan oleh hukum publik, sekiranya persetujuan koneksi dewan di bidang hukum keperdataan negeri.

e. Persetujuan di bidang hukum harta benda (*Obligatoir*)

Persetujuan *obligatoir* adalah persetujuan yang menumbuhkan suatu kesepakatan di bidang hukum kebendaan, artinya sejak perjanjian itu terjadi timbul kewajiban dan hak antara debitur dan kreditur, misalnya penjual berhak atas sejumlah uang dan pembeli berhak menuntut penyerahan barang.

Pada hukum persetujuan ada beberapa macam persetujuan, ialah :²⁴

a. Persetujuan Timbal Balik dan Persetujuan Satu Sisi

Persetujuan timbal balik memanifestasikan pikulan yang amat biasa terdapat pada kehidupan khalayak, sekiranya persetujuan tukar menukar, kontrak dan jual beli. Persetujuan timbal balik (*bilateral contract*) ialah persetujuan yang mempertaruhkan kewajiban dan hak terhadap kedua rekah golongan.

Persetujuan satu sisi ialah persetujuan yang memberikan keharusan terhadap satu golongan dan wewenang terhadap golongan lain, sekiranya persetujuan hibah. Salah satu golongan berkeharusan buat menyerahkan barang yang berprofesi topik verbintenis, dan golongan yang lain berwewenang mendapatkan apa yang dihibahkan. Barometer kesepakatan jenis ini ialah

²⁴R Subekti, B. *Op-Cit*, Halaman.14-16.

keharusan kedua rekah golongan atau salah satu golongan. Manifestasi umumnya bermotif barang konkret baik beranjak kendatipun enggak beranjak, atau barang enggak konkret bersifat wewenang tinggal di rumah. Pertikaian ini memiliki arti mendasar pada praktik, mula-mula pada hal pemastian suatu persetujuan berdasarkan pasal 1266 KUHPerdara.

b. Persetujuan Bernama dan Tanpa Nama

Persetujuan bernama ialah persetujuan yang memiliki nama sendiri, yang digolongkan sebagai persetujuan privat sebab jumlahnya definit, sekiranya jual beli, sewa guna usaha, penukaran dan pertanggungan. Persetujuan anonim ialah persetujuan yang enggak memiliki nama khusus dan jumlahnya enggak definit.

c. Perjanjian Bebas dan Beban²⁵

Perjanjian bebas adalah perjanjian di mana salah satu pihak memberikan keuntungan kepada golongan beda tiada menumbuhkan keuntungan bagi dirinya sendiri. Persetujuan beban ialah perjanjian yang mengharuskan tiap-tiap golongan untuk memberikan sesuatu, bertindak atau enggak bertindak sesuatu (pasal 2324 KUHPerdara).

d. Kesepakatan Konsensual, Nyata dan Formal

Perjanjian mufakat ialah persetujuan yang muncul sebab adanya kesepakatan keinginan antara para golongan. Persetujuan yang nyata adalah perjanjian yang di dalamnya selain harus ada kesepakatan wasiat juga perlu diadakan pelimpahan benda selaku absolut, sekiranya jual beli benda beranjak,

²⁵ Refly. "Aspek Hukum dalam Perjanjian Kerjasama" *Jurnal Lex Privatum*. Vol.II, No.3.(Agustus Oktober, 2014), Halaman.37.

kesepakatan menitip benda, dan kesepakatan pinjam pakai. pasal 1694, 1740 dan 1745 KUHPerduta). Pada hukum kesepakatan nyata berimbang dominan lagi setimpal dengan kelakuan hukum adat bahwa tiap-tiap perilaku hukum (kesepakatan) yang obyeknya adalah obyek diskriminatif, terserempak itu juga berprofesi kesepakatan kemauan secara bersamaan pada saat itu juga. Persetujuan formal ialah kesepakatan yang oleh hukum mensyaratkan bahwa selain kata perjanjian, juga diikuti dengan kodifikasi persetujuan formal (akta persetujuan), sekiranya kesepakatan pembentukan PT (perseroan terbatas), perdamaian persetujuan. Persetujuan ini hadir dengan dibuatnya suatu akta.

2.1.5. Berakhirnya Perjanjian

Pasal 1381 KUHPerduta mengatur mengenai pemutusan verbintenis, ialah :

a. Pembayaran (pasal 1382-1403 KUHPerduta)

Enggak selamanya diartikan pada rupa pelimpahan uang saja, namun pemenuhan manifestasi yang sudah dijanjikan juga memadati bagian penunaian.

b. Tawaran pembayaran tunai, diikuti titipan atau penyimpanan (pasal 1404-1412 KUHPerduta)

Pemenuhan prestasi dalam suatu perjanjian sepatutnya dilaksanakan sesuai hal yang diperjanjikan termasuk waktu pemenuhannya, namun tidak jarang prestasi tersebut dapat dipenuhi sebelum waktu yang diperjanjikan.

Penawaran dan penerimaan pemenuhan prestasi sebelum waktunya dapat dilakukan dengan cicilan, apabila pihak yang berhutang dapat membayar

semua jumlah pinjamannya sebelum jatuh tempo, maka perjanjian dapat berakhir sebelum waktunya.

c. Pembaharuan Hutang (pasal 1413-1424 KUHPerdara)

Pembaruan utang dapat menyebabkan berakhirnya perjanjian sebab munculnya perjanjian baru menyebabkan perjanjian lama yang diperbaharui berakhir. Perjanjian baru bisa muncul karena berubahnya pihak dalam perjanjian, misalnya perjanjian novasi dimana terjadi pergantian pihak debitur karena berubahnya perjanjian pengikatan jual beli menjadi perjanjian sewa, karena pihak pembeli tidak mampu melunasi sisa pembayaran.

d. Penghapusan Hutang (pasal 1425-1435 KUHPerdara)

Perjumpaan utang terjadi karena antara kreditur dan debitur saling mengutang terhadap yang lain, sehingga utang keduanya dianggap terbayar oleh piutang mereka masing-masing.

e. Percampuran Hutang (pasal 1436-1437 KUHPerdara)

Berubahnya kedudukan pihak atas suatu objek perjanjian juga dapat menyebabkan terjadinya percampuran utang yang mengakhiri perjanjian, contohnya penyewa rumah yang berubah menjadi pemilik rumah karena dibelinya rumah sebelum waktu sewa berakhir sementara masih ada tunggakan sewa yang belum dilunasi.

f. Pembebasan utang (pasal 1438-1443 KUHPerdara)

Pembebasan Hutang dapat terjadi karena adanya kerelaan pihak kreditur untuk membebaskan debitur dari kewajiban membayar utang, sehingga dengan terbebasnya debitur dari kewajiban pemenuhan utang, maka hal

yang disepakati dalam perjanjian sebagai syarat sahnya perjanjian menjadi tidak ada dan demikian berakhirnya perjanjian.

g. Pemusnahan benda yang terutang (pasal 1444-1445 KUHPerdara)

Hancurnya benda yang diperjanjikan juga mencetuskan enggak teralirkan petisi persetujuan sebab benda sebagai topik yang diperjanjikan enggak ada.

h. Kebatalan atau pembatalan (pasal 1446-1456 KUHPerdara)

Enggak dipenuhinya petisi sahnya persetujuan bisa mengakibatkan berakhirnya persetujuan, sekiranya sebab golongan yang membuat persetujuan enggak memadati petisi kefasihan hukum. Aturan pencabutan yang disepakati pada persetujuan juga bisa berprofesi asal mula untuk mengakhiri kesepakatan. Pencabutan suatu persetujuan yang enggak disusun pada persetujuan cuma bisa terdapat atas validitas kesepakatan para golongan sebagaimana disusun pada pasal 1338 KUHPerdara atau atas putusan pengadilan berdasarkan pasal 1266 KUHPerdara.

i. Pembatalan

Pasal 1265 KUHPerdara mengatur kemungkinan batalnya perjanjian karena dipenuhinya syarat-syarat yang diperjanjikan dalam perjanjian.

j. Kedaluwarsa (*Expired*)

Berdasarkan R. Setiawan, suatu persetujuan bisa dihapus atau berakhir sebab beberapa hal sebagai beserta :²⁶

a. Ditetapkan pada persetujuan para golongan,

b. Hukum menentukan masa berlaku suatu persetujuan,

²⁶Black, Henry Campbell., *Black's Law Dictionary*, 7th. Edition, West Group St. Paull Minn, 1999, Halaman.318.“ *An agreement between two or more person creating obligations that are enforceable or otherwiserecognizable at law.*”

- c. Para golongan atau hukum bisa menetapkan bahwa dengan perihal insiden definit maka oleh sebab kesepakatan itu usai,
- d. Adagium penetapan kesepakatan (*opzegging*),
- e. Persetujuan itu hapus sebab keputusan hakim,
- f. Halauan kesepakatan sudah kesampaian,
- g. Dengan kesepakatan para golongan (*herroeping*).

2.1. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

2.1.1. Pengertian Pengangkutan

Biasanya transportasi disusun pada berbagai kebijakan hukum. Dari sebagian kebijakan hukum belum ada deskripsi mengenai pengetahuan transportasi. Ada sebagian definisi transportasi berdasarkan para pakar ialah :²⁷

Menurut H.M.N. Purwosutjipto :

Transportasi ialah suatu persetujuan timbal balik antara pengirim dan pengangkut, dimana pengirim mengikatkan diri buat membayar ongkos angkut, sedangkan pengangkut mengikatkan diri buat melaksanakan transportasi benda atau sampai halauan definit dengan sentosa.

Menurut Abdul Kadir Muhammad :

Transportasi ialah suatu perjanjian dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk mengatur transportasi penumpang dan barang dengan selamat dari suatu lokasi tertentu ke lokasi definit, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri buat menanggung biaya pengangkutan itu.

Menurut R. Soekardono :

²⁷R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 2001, Halaman.69.

Transportasi ialah suatu persetujuan timbal balik, ketika pengangkut mengikatkan diri buat mengatur transportasi orang dan barang ke suatu haluan definit, sedangkan pihak lain (penerima, penumpang atau pengirim) diwajibkan membayar biaya tertentu atas pengangkutan itu.

2.1.2. Jenis-jenis pengangkutan

a. Pengangkutan Darat

Transportasi darat ialah transportasi dengan cara pengangkutan memakai kendaraan melalui jalan darat ialah dengan menggunakan mobil atau *truck*. Ketetapan yang memerintah mengenai angkutan darat melalui jalan ialah berbagai undang-undang yang berkaitan dengan asas keleluasaan berkontrak, dan tanah yaitu dengan mengadakan perjanjian angkutan darat melalui jalan darat.²⁸

Pengangkutan darat diatur dalam :

- 1) KUHP, mulai dari pasal 90-98. Pada bagian ini angkutan perairan darat diatur sekaligus, tetapi hanya khusus untuk angkutan barang.
- 2) Pengaturan privat lainnya adalah UU Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.²⁹

b. Transportasi Udara

Angkutan udara ialah transportasi penumpang atau orang dengan alat transportasi bercorak helikopter dan pesawat. Ketetapan yang memerintah

²⁸H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 2003, Halaman.22.

²⁹Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya bukti,2002, Halaman.20.

transportasi ini ialah undang-undang di bidang asas kebebasan berkontrak dan angkutan udara yaitu dengan mengadakan perjanjian pengangkutan udara.

Transportasi udara disusun pada :³⁰

- a. UU No. 83 Tahun 1958 (LN.1958-1959), mengenai “penerbangan”. UU ini mengatur: pendaftaran, larangan terbang dan kewarganegaraan pesawat terbang, sertifikat kelayakan dan kecakapan terbang, Dewan Penerbangan, dll.
- b. *Luchtverkeersverordening* (S.1936-425) yang mengatur lalu lintas udara, misalnya mengenai isyarat-isyarat, penerangan dan tanda-tanda yang harus dipergunakan dalam penerbangan dan lain-lain.³¹
- c. *Verordening Toezicht Luchtvaart* (S.1936-426), yang merupakan peraturan pengawasan atas penerbangan dan mengatur antara lain pengawasan atas personal penerbangan, tanda kecakapan, syarat-syarat jasmani sebagai ahli mesin dan ahli radio, pengawasan atas materil/ penerbangan.
- d. *Luchtvaartquarantine Ordonnantie* (S.1939-149 jo S.1930-150), yang mengatur persoalan-persoalan yang berhubungan dengan pencegahan disembarkannya penyakit menular oleh penumpang-penumpang pesawat terbang.³²
- e. *Luchtvervoer-Ordonnantie* (S.1939-100), “Ordonansi Pengangkutan Udara” yang mengatur bagasi, pengangkutan barang dan pengangkutan penumpang serta pertanggungjawaban.

³⁰Soekardono.R, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II Bagian I Pengangkutan Darat*, PT. Rajawali, Jakarta, 2001, Halaman.62.

³¹Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis - Menata Bisnis Modern di Era Global*, PT. Citra Aditya Bakti, 2008, Bandung, Halaman.270.

³²Munir Fuady, *Ibid*, Halaman.271.

Pengaturan privat lainnya :

UU No. 1 Tahun 2009 Mengenai Penerbangan

UU No. 3 Tahun 2000 Mengenai Angkutan Udara

c. Pengangkutan di Laut

Pengaturan Pengangkutan di laut :³³

- 1) KUHD Tentang Perjanjian Carter Kapal, KUHD tentang Pengangkutan Orang-Barang, KUHD tentang Pengangkutan Orang.
- 2) UU No 17 Tahun 2008 Mengenai Pelayaran, PP No 82 Tahun 1999 Mengenai Transportasi di Perairan, Kep.Men, No. 33 Tahun 2001 Mengenai Organisasi Perhubungan Laut.

Dalam transportasi laut, ada dua jenis transportasi yaitu :³⁴

1) Pengangkutan Orang

Pada kesepakatan transportasi orang bisa diperlainkan antara persetujuan transportasi yang memindahkan banyak orang sampai-sampai memerlukan sebagian kapal atau seluruh ruang kapal. Pada hal transportasi orang, kebijakan tentang pembongkaran, pemuatan, *bill of lading* dan lain-lain tidak berlaku sebab orang itu sendiri ialah golongan pada persetujuan transportasi.

Dalam KUHD ini disusun Pengangkutan orang dari pasal 521-533z.

2) Pengangkutan Barang

³³Wirjono Prodjodikoro, *Loc-Cit*, Halaman.57.

³⁴Sution Usman Adji, dkk B, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT. Rineka Cipta, 2004, Jakarta, Halaman.71.

Berdasarkan PP No. 82 Tahun 1999 sebagai manifestasi UU No. 21 Tahun 1992 mengenai Pelayaran, sedangkan menurut KUHP pasal 466-502t ketentuan yang mengatur pengangkutan barang, *The Hague Rules* 1924.

2.1.3. Sifat-sifat Pengangkutan

Pada transportasi status para golongan ialah pengirim dan pengangkut adalah sama, enggak berdasarkan ikatan kerja antara pekerja dengan pemberi kerja atau bersifat koordinatif (*Gecoordineerd*). Pasal 1601 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur, selain persetujuan buat melaksanakan dinas sementara yang disusun oleh ketetapan-ketetapan privat buat itu dan oleh petisi yang disepakati, dan bila hal itu tidak dapat dilakukan oleh kebiasaan, oleh sebab itu ada dua jenis perjanjian yang dengannya golongan yang satu mengikatkan diri buat melaksanakan keharusan untuk golongan lain dengan memakbulkan pemborongan pekerjaan dan perjanjian kerja.

Ada tatkala argumen tentang kepribadian hukum dari kontrak transportasi :

1. Servis teratur

Maksudnya di sini ialah bahwa ikatan antara pengirim dan pembawa enggak berkesinambungan, melainkan menurut keinginan pengirim. Jadi manifestasi transportasi cuma berprofesi andaikata pengirim menghendaki agar barang dikirim melewati angkutan tertera.

2. Kontrak

Kontrak kerja ialah suatu perjanjian dengan mana satu golongan (kontraktor) mengikatkan diri buat melaksanakan suatu perjanjian buat golongan lain, dengan mendapat suatu harga tertentu.

3. Campuran

Dalam transportasi ada bagian melaksanakan keharusan (dinas teratur) dan bagian dokumentasi, sebab pembawa wajib mengatur penyimpanan barang dan pengangkutan yang diberikan kepadanya buat ditransfer (pasal 466, 468 ayat 1 KUHP).³⁵

2.1.4. Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan

Pada melakukan suatu persetujuan tersua golongan-golongan yang berkaitan di dalamnya, baik transportasi barang maupun pengangkutan orang. Manifestasi kesepakatan transportasi orang ditentukan dengan adanya tiket penumpang. Wewenang ini diidentifikasi pada pasal 85 ayat (2) UU No. 21 Tahun 1992 yang melantaskan :

Dokumen kargo merupakan bukti perjanjian pengangkutan dan tiket penumpang.

Dalam transportasi yang melibatkan beberapa pihak, yaitu :

1. Pengangkut

Pengangkut pada umumnya adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Pasal 466 KUHD (Pengangkutan Barang) :

“Pengangkutan dalam bab ini adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik

³⁵H.M.N Purwosutjipto, *Ibid*, Halaman.47.

dengan persetujuan lain, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

2. Pengirim/ Ekspediter/ Penumpang

Yang dimaksud dengan pengirim juga tidak ada definisinya dalam KUHD. Tetapi dilihat dari kenyataan, maka siapa-siapa yang dimaksud dengan penumpang kapal menurut Wiwoho Soedjono ialah :³⁶

“Semua orang yang ada di atas kapal, kecuali nahkoda, perwira-perwira kapal ataupun awak-awak kapal atau dapat pula dikatakan, semua orang selebihnya yang ada di atas kapal tetapi yang nama-namanya tidak dicantumkan di dalam daftar bahari.”

Pembonceng disini membelenggu dirinya pada kesepakatan transportasi tertera dengan membayarkan sejumlah uang yang dipastikan sebagai ongkos atas implementasi bantuan transpor sampai-sampai pembonceng sampai ke tujuan.

3. Golongan Ketiga

Pada paparan pasal 86 ayat (1) huruf d UU No. 21 Tahun 1992 memaparkan :

Yang dimaksud dengan golongan ketiga ialah orang atau badan hukum yang tidak ada interkoneksi dengan implementasi kapal namun meninggal atau luka atau menderita kerugian efek implementasi kapal.

2.1. Tinjauan Umum Tentang Pelabuhan Krueng Geukuh

2.1.1. Sejarah Pelabuhan Krueng Geukuh

³⁶H.M.N Purwosutjipto, *Op-Cit*, Halaman.36.

Dalam sejarah, Pelabuhan Krueng Geukuh Lhokseumawe sudah berdiri sejak abad ke-7, bersamaan dengan masuknya Islam ke Sumatra. Di masa lalu, pelabuhan ini diperhitungkan dalam perdagangan di kawasan Selat Malaka. Kini, fungsi bisnis pelabuhan ini lebih ke aktivitas bongkar muat curah cair dan curah kering, dengan komoditas semen curah dan *crude palm oil* (CPO). Kegiatan bisnis yang lain adalah bongkar muat general kargo, petikemas, curah cair, curah kering, dan komoditas aspal cair.

Pelabuhan Umum Krueng Geukueh Lhokseumawe terletak di pantai Timur Propinsi Aceh Nanggroe Darussalam, tepatnya lokasi pelabuhan berada pada jarak ± 20 km dari Kota Lhokseumawe.

Secara administrasi kawasannya berada di Kelurahan Krueng Geukueh dan Tambon Baroh Kecamatan Dewantara Kabupaten Aceh Utara.

Pelabuhan Umum Krueng Geukueh Aceh Utara yang masih dibawah pengelolaan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) yang letaknya berada di pusat kota. Berdasarkan koordinat geografis, Pelabuhan ini berada pada posisi $05^{\circ} 100$ LU dan $97 0200$ BT dengan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) daratan seluas ± 38 Ha, DLKR perairan 10.941 Ha. Dan Daerah Lingkungan Kerja Kepentingan (DLKP) perairan seluas 9.035 Ha.

Hinterland Pelabuhan Krueng Geukueh Aceh Utara meliputi wilayah Pemerintahan Kabupaten Aceh Utara. Berbagai komoditi utama yang dominan diangkut melalui Pelabuhan ini sejak tahun 1994 s.d saat ini berasal dari sektor-sektor berikut yaitu LNG, *Condensate*, Pupuk, *Amonia*, Kertas dan *Betel Nuts*. Dengan sektor migas sebagai sektor terbesar yang diekspor oleh PT Arun.

Lokasi Pelabuhan Krueng Geukueh Aceh Utara yang berada di antara jalur transportasi lintas Timur dan menghadap ke Selat Malaka menyebabkan pelabuhan ini berpotensi untuk melayani produksi komoditi utama di hinterlandnya di luar sektor migas.

Pelabuhan Lhokseumawe (Krueng Geukueh) Terletak dipantai Utara Kabupaten Aceh Utara provinsi Daerah Istimewa Aceh. Hidrografi, Pantai sekitar Pelabuhan Lhokseumawe landai dan berpasir, kedalam air adalah 15 Meter. Kapal harus berhati-hati karena terdapat bentangan pipa di bawah laut (NSOA) pada posisi 050-13o 25" LU/970 05o 52" BT ke arah timur sepanjang 63,2 mil sampai pada posisi 050-44o 28" LU / 970-50o-13" BT. Untuk pasang surut air tertinggi 2,30 MLWS : air tinggi 2,20 MLWS : air terendah 0,10 MLWS: Waktu tolak GMT + 0700. Arus pasut lemah dan kadang-kadang terlihat dekat daratan, tetapi sering dipengaruhi arus tetap ke barat sepanjang pantai. Kecepatan maksimum 0,75 M/detik.

2.1.2. Visi Misi Pelabuhan Krueng Geukuh

a. Visi Pelabuhan Krueng Geukuh

Pelabuhan Umum Krueng Geukuh, Kabupaten Aceh Utara, terus berinovasi membangun kawasan pelabuhan yang terintegrasi dengan industri dan kegiatan ekonomi lainnya.

b. Misi Pelabuhan Krueng Geukuh

Pelabuhan memiliki arti penting dalam mendukung kemajuan suatu kawasan, karena pelabuhan merupakan pintu masuk dan keluar sirkulasi barang dan jasa serta akan mempermudah biaya barang dan jasa. Oleh karena itu, untuk

menciptakan pelabuhan yang bersinergis dengan industri dan juga pengguna jasa kepelabuhan lainnya, maka pihaknya mengundang investor baik dalam negeri maupun luar negeri, agar mau melakukan investasi di Pelabuhan Krueng Geukuh.



BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Metode Penelitian

3.1.1. Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan sekitar dibulan April setelah melaksanakan seminar proposal dan perbaikan *outline*

Tabel 1.1 waktu penelitian

No	Kegiatan	Maret2022				April 2022				Juli 2022				September2022				Keterangan
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1.	Pengajuan Judul	■	■	■	■													
2.	Seminar Proposal					■												
3.	Penelitian						■	■	■									
4.	Penulisan dan Bimbingan Skripsi								■	■	■							
5.	Seminar Hasil dan Bimbingan										■	■	■	■				
6.	Sidang Meja Hijau															■	■	

3.1.2. Tempat Penelitian

Adapun tempat Penelitian yang dilakukan oleh penulis dipelabuhan kapal laut Krueng Geukuh Jl.Pelabuhan Umum Kreung Geukueh Kelurahan : - Kabupaten : Kab Aceh Utara Propinsi : NAD Kode Pos : 24354

3.1. Metode Penelitian

3.1.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Penelitian didasarkan pada data primer dan data sekunder yang diperoleh dari penelitian lapangan, dengan didukung oleh penelitian kepustakaan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti.³⁷

Penelitian yuridis normatif dengan menggunakan metode pendekatan perundangan-undangan, Selanjutnya menganalisa hukum tersebut, baik melalui buku-buku, melakukan pengkajian terhadap perundang-undangan yang berhubungan hukum dan pelaksanaannya.

Data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah data bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier.

3.1.2. Sifat Penelitian

Sifat dari penelitian ini adalah bersifat deskriptif analisis, maksudnya dari penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran secara rinci

³⁷Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press,2020), Halaman.60.

dan sistematis tentang permasalahan yang akan diteliti. Analisis yang dimaksudkan berdasarkan gambaran, fakta yang diperoleh akan dilakukan analisis yang cermat untuk menjawab permasalahan, sehingga dapat menjawab pertanyaan sesuai dengan pokok permasalahan dalam penulisan skripsi ini.

3.1.3. Teknik Pengumpulan Data

Terdapat alat pengumpul data pada skripsi ini, yakni :

- a. *Library Research* (penelitian kepustakaan), yaitu penelitian yang dilakukan berdasarkan sumber bacaan, yaitu buku-buku, artikel ilmiah, penelitian ilmiah, undang-undang, jurnal hukum dan media massa yang berhubungan dengan materi yang dibahas dalam skripsi ini. Yang mana penelitian ini mengandung data primer dan data sekunder.
- b. *Field Research* (penelitian lapangan), yaitu dengan melakukan penelitian langsung ke lapangan. Yang mana peneliti langsung melakukan penelitian di Pelabuhan Krueng Geukuh dengan wawancara.

3.1.4. Analisis Data

Untuk dapat melakukan analisa data dan menarik kesimpulan menggunakan metode penelitian kepustakaan. Metode penelitian kepustakaan dilakukan dengan mengambil data dari berbagai buku, sumber bacaan yang berhubungan dengan judul pembahasan, majalah, maupun media massa, perundang-undangan dan wawancara.³⁸

Data yang diperoleh dalam penelitian ini selanjutnya dianalisis secara deskriptif analisis, yaitu dengan memperhatikan fakta-fakta yang ada dilapangan sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan di Pelabuhan Krueng Geukuh.

³⁸ Teguh Prasetyo, *Penelitian Hukum(Suatu Perspektif Teori Keadilan Bermartabat)*, (Bandung:Penerbit Nusa Media,2019), Halaman.37.

BAB V

PENUTUP

5.1.1. Kesimpulan

1. Perjanjian pengangkutan terjadi karena adanya kesepakatan antara pengirim (*shipper*) dengan pengangkut (*carrier*), dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutannya ketempat tujuan tertentu dan pihak pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar ongkosnya. Dan sebagai tanda terimanya *carrier* akan menerbitkan *Bill of Lading* yang merupakan dokumen pengangkutan itu sendiri. *Bill of Lading* mempunyai arti yang sangat penting baik bagi pengangkut maupun bagi pengirim sehingga kesalahan pertulisan data pada *bill of lading* akan menempatkan pengangkut pada tanggung jawab yang seharusnya tidak perlu terjadi. Maka pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan Pelabuhan Krueng Geukuh dilaksanakan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati oleh kedua belah pihak, yang isinya memuat tentang hak dan kewajiban antara kedua belah pihak, biaya *charter*, wilayah tujuan pengangkutan, jangka waktu perjanjian, ganti rugi akibat yang timbul dari kelalaian salah satu pihak yang menyebabkan kerugian bagi pihak lainnya, pemutusan dan pembatalan perjanjian, dan cara penyelesaian perselisihan.
2. Bahwa perlindungan hukum perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport yang menggunakan jasa angkutan laut dilatarbelakangi oleh kebutuhan PT. Semen Padang untuk menyalurkan produksinya ke berbagai daerah dengan menggunakan

jasa pengangkutan kapal yang mempunyai spesifikasi khusus, sehingga PT. Indobaruna Bulk Transport mengajukan Surat Penawaran teknis Kapal Semen Curah dan memenuhi kriteria untuk mengangkut hasil produksi PT. Semen Padang dari Pelabuhan Krueng Geukuh. Dengan adanya kesepakatan para pihak dituangkan dalam suatu bentuk perjanjian kerjasama *charter* kapal dengan sistem *Gross Time Charter*. Dimana sebelum melakukan kesepakatan kerjasama, PT. Semen Padang mencharter kapal milik PT. Indobaruna Bulk Transport untuk satu kali pengangkutan semen curah (*trumper*) untuk mengetahui apakah kapal sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan.

3. Di dalam penyelesaian terhadap perjanjian pengangkutan semen dengan PT semen padang Pelabuhan Krueng Geukuh mereka pihak Pelabuhan maupun pihak PT menggunakan perjanjian konsesi atau perjanjian tertulis dimana ada terdapat beberapa undang-undang pasal perjanjian konsesi didalamnya.

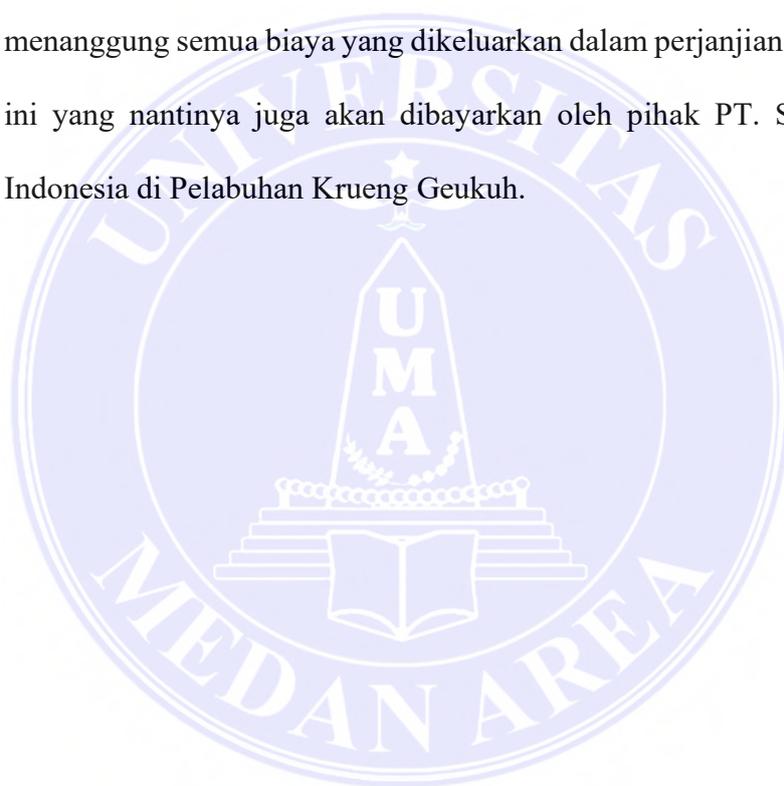
5.1.2. Saran

1. Perjanjian *charter* kapal antara PT. Semen Padang dengan Pelabuhan Krueng Geukuh, yang dilakukan sesuai dengan dokumen perjanjian yang dimana seharusnya Pelabuhan Krueng Geukuh melaksanakan kewajiban yang ditimbulkan dapat diminimalisir, dengan demikian kerjasama yang ada akan saling menguntungkan bagi kedua belah pihak. *Bill of Lading* mempunyai arti yang sangat penting baik bagi *carrier* maupun bagi pengirim dan pengangkut sehingga kesalahan pertulisan data pada *bill of lading* akan menempatkan *carrier* pada tanggung jawab yang seharusnya

tidak perlu terjadi. Maka penulis menyarankan agar lebih hati-hati lagi didalam membuat *Bill of Lading* untuk menghindari klaim dari *shipper*

2. Transportasi laut menjadi alat transportasi yang sangat efisien karena mampu mengirimkan kargo atau barang dan penumpang dari pelabuhan awal sampai ke pelabuhan tujuan dengan melalui jarak yang sangat jauh dengan biaya yang terjangkau. Dalam era globalisasi seperti sekarang, fasilitas transportasi laut sangatlah diperlukan oleh perdagangan global. Dalam setiap perjanjian kerjasama, haruslah ada asas keseimbangan antara kedua belah pihak, sehingga tidak ada pihak yang diuntungkan ataupun dirugikan. Baik *carrier* maupun *shipper* dalam pengiriman barang, keduanya harus memenuhi tanggung jawabnya baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Karena tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan berakibat fatal. Disini perlu adanya kesamaan visi bahwa antara *shipper* dan *carrier* harus berada dalam posisi sama tinggi sebagai mitra, sehingga kedua belah pihak merasa mempunyai kepentingan dan tanggung jawab yang sama besar. Kedua belah pihak juga harus sama-sama mengetahui tanggung jawab masing-masing dan batas-batasnya sehingga keduanya harus bekerja sama agar segala kewajibannya dapat terpenuhi dengan baik.
3. Sebagaimana segala peraturan yang menyangkut mengenai penyelesaiannya sengketa telah diatur di dalam *Bill of Lading*, maka untuk menghindari kesalah pahaman, sebelum terselenggaranya pengangkutan pihak pengangkut harus menjelaskan secara rinci mengenai isi lampiran dari *Bill of Lading* sehingga *shipper* paham apa hak-haknya, dan dimana bisa

diselesaikan jika terjadi sengketa antar keduanya. Hal ini dikarenakan servis dan tujuan yang sama dari perusahaan pelayaran yang berbeda tetapi tentu. PT. Semen Padang maupun pihak pengangkutan dalam hal ini Pelabuhan Krueng Geukuh dalam hal pengiriman barang, keduanya haruslah memenuhi tanggung jawab, baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Karena tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan bersifat fatal. Disini Pelabuhan Krueng Geukuh terlebih dahulu menanggung semua biaya yang dikeluarkan dalam perjanjian pengangkutan ini yang nantinya juga akan dibayarkan oleh pihak PT. Semen Padang Indonesia di Pelabuhan Krueng Geukuh.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdulkadir Muhammad. 2002. *Hukum Pengangkutan. Laut dan Udara.*

Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

———, 2000. *Hukum Perdata Indonesia.* Bandung : PT. Citra Aditya

Bakti.C.S.T Kansil. 2004 .

Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak* (Jakarta:

RajaGrafindo Persada, 2007).

ASTM International, ASTM C 150 - 04, 2004 *Standard Specification for Portland Cement in Annual Book of ASTM Standards, West Conshohocken, Pennsylvania.*

———, ASTM C 595 - 03 - 2004 *Standard Specification for Blended Hydraulic Cements in Annual Book of ASTM Standards, West Conshohocken, Pennsylvania.*

Budiwat, Septarina, 2011, *Hukum Perdata II*, Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Buntoro Kresno, 2012, “*Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala*”, Jakarta Selatan: SEKOAL.

CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2004.

Denny Hidayat, 2015. *Analisis Produktifitas Terminal Petikemas Ditinjau dari Operasional Bongkar Muat Petikemas. Electronic Theses & Dissertations.*

- Gianto dan Murtopo, 2004. *Pengoperasian Pelabuhan Laut. Penerbit Buku Maritim*. Semarang.
- Hasjim Djalal, 2004, “*Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*”, Binacipta, Bandung.
- Harahap, M., Yahya, 2006, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Bandung: Alumni.
- H. Priyatna Abdurrasyid, 2011, *Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa (APS)*, Jakarta: PT. Fikahati Aneska.
- H.A. Abbas Salim, 2016. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- H.M.N Purwosutjipto. 2007. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia dan Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Cetakan Kedua. Jakarta : Djambatan.
- . 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta : Djambatan.
- Hutapea, T, 2019. *Skripsi Analisis Kinerja dan Produktivitas Bongkar Muat Petikemas pada PT. Pelindo*.
- I.G. Rai Widjaya, 2002. *Merancang Suatu Kontrak (Teori dan Praktek)*. Jakarta: Megapoin.
- Joko Subagyo, 2005, “*Hukum Laut Indonesia*”, Rineka Cipta, Jakarta.
- J. Satrio. 2001. *Hukum Perjanjian*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Moch. Chidir Ali, Achmad Samsudin, Mashudi, 2002. *Pengertian-Pengertian Elementer Hukum Perjanjian Perdata*. Bandung: CV. Mandar Maju.

- Munir Fuady. 2008. *Pengantar Hukum Bisnis-Menata Bisnis Modern di Era Global*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press,2020).
- Nasution, S, 2001, *Metode Research (Penelitian Hukum)*, Jakarta: Bina Aksara.
- Oloan,R. & Hariyadi,E, 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Jakarta : APE Publishing.
- Prodjodikoro, R. Wirjono 2010, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Bandung: PT. Bale Bandung.
- Ratna Artha Windari, 2014, *Hukum Perjanjian*, Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Riduan Syahrani. 2009. *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*. Bandung : Alumni.
- R. Subekti. 2003. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXIV. Jakarta : PT. Intermasa.
- . 2005. *Hukum Perjanjian*. Jakarta : PT. Intermasa.
- . 2001. *Aneka Perjanjian*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- R. Suryatin. 2002. *Hukum Dagang*. Jakarta : Pradadnya Paramita.
- R. Setiawan. 2007. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Bandung : Bina Cipta.
- . 2001. *Pokok-pokok Perikatan*. Bandung : Bina Cipta.
- Salim HS. 2005. *Hukum Kontrak, Teori dan Penyusunan Kontrak*. Jakarta : Sinar Grafika.
- . 2009, *Hukum Kontrak (Teori & Teknik Penyusunan Kontrak)*, Jakarta: Sinar Grafika.

Sinaga, Budiman N.P.D, 2005, *Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, Kutipan Subekti, 1996, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermasa.

Sution Usman Adji. 2004. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.

Sution Usman Adjo, dkk. 2005. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.

Soekardono. 2001. *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II Bagian I Pengangkutan Darat. Jakarta : PT. Rajawali.

Teguh Prasetyo, *Penelitian Hukum (Suatu Perspektif Teori Keadilan Bermartabat)*, (Bandung : Penerbit Nusa Media,2019).

Triatmodjo, B. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset.

UNCTAD (*United Nation Conference on Trade and Development*), *Operating and Maintenance Feature of Container Handling Systems*.

Wawancara dengan Bapak Abd. Kadir S, S.E selaku Kepala Bidang Kontrak dan Perjanjian PT YOGA WIBAWA MANDIRI (Padang Cement Indonesia), tanggal 09 Mei 2022, Pelabuhan Krueng Geukuh.

Wirjono Prodjodikoro. 2006. *Asas-asas Hukum Perjanjian*. Bandung : PT. Sumur.

Undang-Undang

Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1992 tentang Angkutan di Perairan.

Jurnal

Apri dkk, “*Analisis Yuridis Perjanjian Kerja Waktu Tertentu Berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Hukum Perjanjian,*” *USU Law Journal*, Vol.5, No.1, (Januari, 2017).

Black, Henry Campbell., Black’s Law Dictionary, 7th. Edition, West Group, St. Paull Minn, 1999, hlm 318: “ An agreement between two or more person creating obligations that are enforceable or otherwiserecognizable at law.”

Kuo Hsin-Chuan and Chang Jiang-Ren. 2003. A Simplified Approach to Estimate the Ultimate Longitudinal Strength of Ship Hull. Journal of Marine Science and Technology.

Refly. “*Aspek Hukum dalam Perjanjian Kerjasama*” *Jurnal Lex Privatum*. Vol.II, No.3. (Agustus-Oktober, 2014).

LAMPIRAN

Pertanyaan : Pak bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang Indonesia dengan pelabuhan krueng geukuh ?

Jawaban : Perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensual, yang artinya terjadinya perjanjian apabila telah ada persetujuan kehendak (konsensus) antara pihak pengangkut antara tercharter atau pengusaha pengangkutan dengan pihak pencharter. Apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi di kemudian hari, maka sebaiknya pihak pencharter dan tercharter membuat surat perjanjian yang disahkan oleh kedua belah pihak.

Pertanyaan : Pak siapa yang bertanggung jawab atas pengangkutan kerjasama PT. Semen Padang dengan Pelabuhan Krueng Geukuh ?

Jawaban : Tanggung jawab ekspediter dalam perjanjian pengangkutan yang melibatkan pabrik selaku pengirim dan ekspediter selaku pengangkut dalam pelaksanaan pekerjaan pengangkutan barang dari tempat asal pemuatan ketempat tujuan penerimaan dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan sebagai mana diatur di dalam KUH Perdata, dan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang meliputi kegiatan pengangkutan, terdapat pula pengaturannya di dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Perundang-undangan Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Pertanyaan : Pak mengenai kapal bagaimana pak ?

Jawaban : Apabila setelah jangka waktu perjanjian berakhir, atas kesepakatan kedua belah pihak penggunaan kapal tersebut dapat diperpanjang kembali dan akan dibuat dengan nomor surat baru yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan.

Pertanyaan : Pak pihak yang terkait dalam pengangkutan siapa ?

Jawaban : Pihak pihak yang terkait di dalam perjanjian pengangkutan laut adalah pihak pengirim barang dan pengangkut. Dimana terjadinya perjanjian pengangkutan itu diawali dengan serangkaian perbuatan tentang penawaran dan permintaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik.

Pertanyaan : Kesepakatan PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport bagaimana pak ?

Jawaban : Kesepakatan yang dibikin antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport memuat wewenang dan keharusan yang tertuang dalam pasal 7 dan 8 Persetujuan Kerjasama No. 1148/PJJ/PJS10/10.14.

Pertanyaan : Pak mengenai kapal yang tidak bisa bersandar bagaimana ?

Jawaban : Menerjang kesehatan kapal yang enggak dapat sandar sebab ada kapal lain yang bersandar di pangkalan, dengan tempo yang timbul karena menunggu, Semen Padang konsisten buat menjejat dumerik dan itu sungguh-sungguh

preskripsi pelayaran keliling dunia, umumnya Rp. 60 juta per hari dengan kapal lokal dan Rp. 100 juta dengan kapal luar.

Pertanyaan : Pak penyedia Jasa angkutan laut memakai UU apa ?

Jawaban : Penyedia jasa angkutan laut menggunakan UU No. 17 Tahun 2008 yaitu memiliki tanggung jawab yang besar dalam menyelenggarakan suatu pengangkutan, hal ini dikarenakan sebagai pengangkut, penyedia jasa berkewajiban untuk mengangkut barang sampai tujuan dengan selamat.

Pertanyaan : Pak mengenai ongkos pengangkutan bagaimana pak ?

Jawaban : Pada dasarnya, ongkos pengangkutan merupakan tanggung jawab atau dibayarkan oleh pengirim. Namun ada kalanya juga dibayar oleh orang yang dialamatkan. Bagaimanapun juga, pengangkut berhak menuntut pembayaran ongkos kirim atas keduanya.

Pertanyaan : Pak bagaimana perusahaan mengenali itu barang mereka ?

Jawaban : Dalam pengangkutan laut, identitas barang muatan dicantumkan suatu surat berharga yang disebut konosemen atau bill of lading. Konosemen atau bill of lading inilah yang disebut dengan surat muatan.

Pertanyaan : Pak bagaimana jikalau ada kehancuran pada kapal ?

Jawaban : Kalau ada kehancuran pada kapal beliau atau peralatannya oleh Bongkar Muat, Nakhoda wajib memberitakan pengirim sembari owner kargo secara tepat tempo. Dan Kapten membengkalaikan Stevedore berupaya membenahi kehancuran dan mengatasi ihwal selaku melantas dengan mereka prematur gugur.

Pertanyaan : Bagaimana kalau kapal tersebut tidak bisa berlayar pak ?

Jawaban : Kalau kapal mendapati perkara dimana kapal enggak bisa berlayar dari pelabuhan muat sebab draft melampaui determinasi muat. Kapal perlu membongkar kembali muatan yang sudah dimuat, yang mengakibatkan defisit banyak.

Pertanyaan : Jika ada sengketa bagaimana cara penyelesaiannya pak ?

Jawaban : Penyelesaian sengketa dapat dilakukan melewati prosedur pelaksanaan gugatan kendatipun prosedur penyelesaian sengketa alternatif.

Pertanyaan : Siapa yang bertanggung jawab atas kewajiban keselamatan barang pak ?

Jawaban : Kewajiban menjaga keselamatan barang. kewajiban menjaga keselamatan barang berarti mengambil alih tanggung jawab dari pihak pengirim untuk menjaga keselamatan barang sampai barang angkutan tersebut diserahkan kepada pihak penerima barang. Keselamatan barang-barang dari ancaman atau risiko pengangkutan berada pada tanggung jawab pihak pengangkut.

LAMPIRAN

1.1. Sejarah Singkat Perusahaan

Awal mula berdirinya PT Yoga Wibawa Mandiri setelah adanya bencana Alam terbesar, tsunami pada tanggal, 26 Desember 2004 yang melanda Daerah Aceh, Gelombang tsunam ini menyapu pesisir Aceh, yg banyak memakan korban dan memperontak-rondakan rumah, gedung-gedung terutama dikota Banda Aceh.

Setelah berlalunya bencana tsunami, untuk perbaikan berbagai bangunan kembali kebutuhan akan semen cukup tinggi apalagi Pabrik Semen Andalas satu-satunya yang berada di Banda Aceh tidak dapat beroperasi lagi karena turut rusak oleh Bencana Tsunam. Untuk memenuhi kebutuhan tsersebut diatas maka berdirilah PT.Yoga Wibawa Mandiri, Lhokseumawe yang pada awalnya sebagai Distributor Semen Padang untuk wilayah Aceh.

Pada awal tahun 2007 Packing Plant/ Pengantongan Semen Padang PT Yoga Wibawa Mandiri, dibangun diatas tanah PT. Pelabuhan Indonesia I. (Persero), Kreueng Geukueh, Tambon Baroh, Dewantara, Aceh Utara, Aceh melalui surat nomor 069/YMW/SP/IV/07, tanggal 3 april 2007, hal permohonan sewa lahan 4000 meter. Perusahaan mulai beroperasi produksi bulan Agustus 2008 untuk terminal pengantongan semen padang beserta fasilitas pendukung selama 10 tahun, namun dapat diperpanjang apabila diprediksikan dapat dipertahankan dan dikembangkan dimasa akan datang.

2.2. Status Perizinan Perusahaan

Adapun jenis perizinan/rekomendasi yang dimiliki PT Yoga Wibawa Mandiri adalah sebagai berikut:

1. Akte endirian disetujui dengan nomor 20 tanggal 26 Maret 2006
2. Tanda daftar perusahaan dengan nomor 010315101134,tanggal 04 November 2010
3. NPWP dengan nomor 01.264.778.0-10.000
4. Rekomendasi dari dokumen lingkungan yaitu rekomendasi kelayakan .

2.3. Visi dan Misi PT Yoga Wibawa Mandiri

2.3.1. Visi

“Menjadi Perusahaan persemenan yang andal, unggul dan ramah lingkungan di Indonesia.

2.3.2. Misi

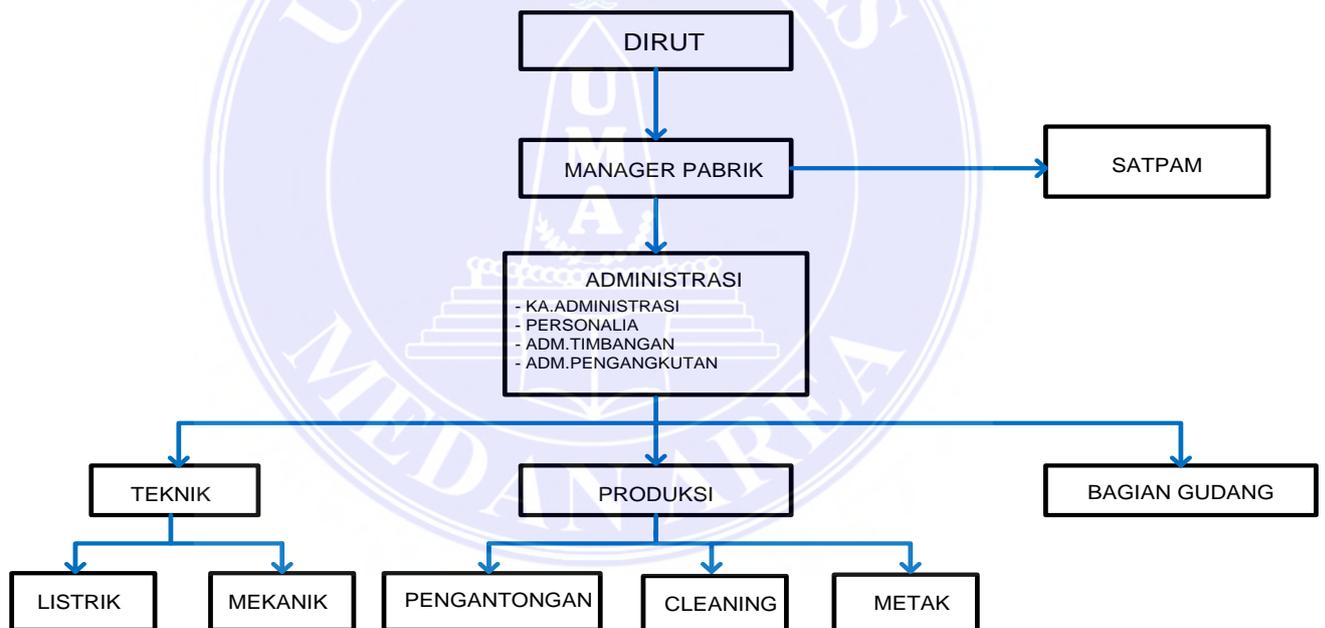
- 1 Memproduksi dan memperdagangkan semen serta produk terkaita lainnya yang beriontesi kepada kepuasan pelanggan.
- 2 Mengembangkan SDM yang kompeten, profesional dan berintegrasi tinggi.
- 3 Meningkatkan kemampuan rekayasa dan engineering untuk mengembangkan industri semen nasional.
- 4 .Memberdayakan, mengembangkan dan mensinergikan sumber daya perusahaan yang berwawasan dan lingkungan.
- 5 Meningkatkan nilai perusahaan secara berkelanjutan dan memberikan yang terbaik kepada stakeholder.

2.4. Struktur Organisasi Perusahaan

Adapun bentuk struktur organisasi PT Yoga Wibawa Mandiri adalah organisasi dalam bentuk lini (*Line Organization*) Bentuk lini juga disebut bentuk lurus atau bentuk Jalur atau bentuk militer. Mengapa perusahaan memilih bentuk struktur lini karena dalam organisasi lini ini pendelegasian wewenang dilakukan secara vertikal melalui garis terpendek dari seorang atasan kepada bawahannya. Pelaporan tanggung jawab dari bawahan kepada atasannya juga dilakukan melalui garis vertikal terpendek. Perintah-perintah hanya diberikan seorang atasan saja dapat pelaporan tanggung jawab hanya kepada atasan bersangkutan. Ciri-ciri dari organisasi dalam bentuk lini adalah :

- 1 Garis komando langsung dari atasan kebawahnya atau dari pimpinan tertinggi kepada beragai tingkat operasional.

- 2 Masing-masing pekerja bertanggung jawab penuh terhadap semua kegiatan.
- 3 Otoritas dan tanggung jawab tertinggi terletak pada pimpinan puncak (*Top Manangement*).
- 4 Ruang lingkup organisasinya lebih kecil dan jumlah anggota juga sedikit.
- 5 Hubungan kerja atasan dan bawahan bersifat langsung.
- 6 Pemilik organisasi biasanya menjadi pemimpin yang tertinggi.
- 7 Semua anggota organisasi masih kenal antara satu sama lainnya. Adapun bentuk strukturnya adalah sebagai berikut :



Gambar : Struktur organisasi PT Yoga Wibawa Mandiri

Adapun tugas dari semua bagian organisasi diatas sebagai berikut :

1 Dirut

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Membuat rencana pengembangan perusahaan dan usaha perusahaan dalam jangka pendek dan jangka panjang.

- b. Mengawasi serta mengurus kekayaan perusahaan
- c. Bertanggung jawab penuh dalam melaksanakan tugasnya untuk kepentingan perseroan dalam mencapai maksud dan tujuan.
- d. Memberikan laporan pertanggung jawaban kepada Rapat Umum Pemegang Saham(RUPS).

2 Manager Pabrik

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Mengawasi seluruh aktifitas yang ada diperusahaan khususnya dibagian pengantongan.
- b. Mengawasi bagian produksi dalam proses pengantongan semen dan lain- lain.

3 Administrasi

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Membantu Kepala Manager Pabrik.
- b. Pengorganisasian, dalam berbagai bidang hubungan kerja antar individu dalam kantor, atau mengatur pengorganisasian berbagai data perusahaan.
- c. Perencanaan, mengelola dokumen, entry data, penyusunan data-data, dan kegiatan administrasi lain.
- d. Pengordinasian, komunikasi segala tugas supaya terkontrol dengan baik.
- e. Penyusunan anggaran, penyusunan dan pengelolaan anggaran perkantoran supaya dapat direncanakan dengan sebaik-baiknya
- f. Pelaporan, membuat segala lampiran administrasi, kegiatan perusahaan dan lainnya yang akan diserahkan pada tertinggi jabatan untuk menjadi sebuah evaluasi.

4 Bagian Teknik

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Memeriksa semua aktifitas produksi termasuk jumlah mesin dan peralatan yang digunakan.
- b. Memeriksa semua mesin yaitu pemeliharaan mesin agar tidak mengganggu aktifitas produksi semen.

5 Bagian Produksi

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Mengawasi aktifitas produksi pengantongan semen .
- b. Melaporkan jumlah produksi perharinya.

6 Bagian Gudang

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Menerima,menyimpan,mencatat,memelihara dengan tertib terhadap jumlah kantong yang masuk dalam gudang.
- b. Mencatat,mengeluarkan dan mengawasi kantong sesuai dengan kebutuhan.
- c. Menyelenggarakan admitrasi pergudangan bagian-bagian bahan buku,bahan pembantu secara tertib dan seksama
- d. Dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada bagian admitrasi.

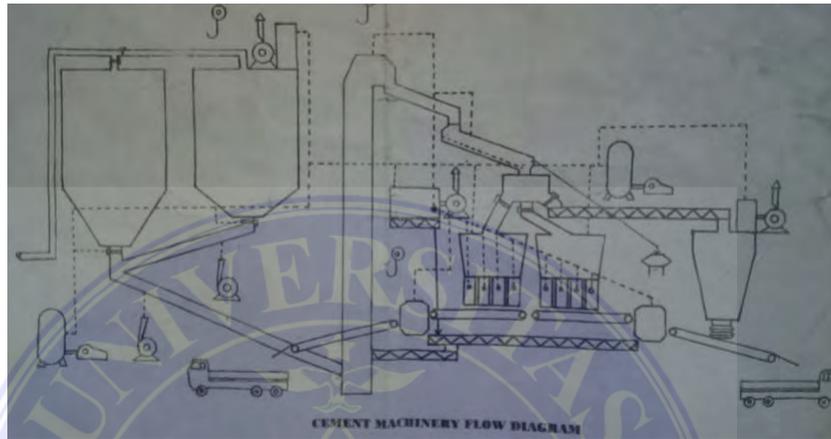
7 Bagian Satpam

Memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Menjaga keamanan dihalaman/ lingkungan perusahaan.
- b. Tempat melapor para tamu pada saat tmengunjungi perusahaan

Ruang Lingkup Pekerjaan/Proses Produksi

Unit produksi pada PT. Yoga Wibawa Mandiri adalah salah satu tempat pengantongan semen yang ada di hoseumawe PT. Yoga Wibawa Mandiri terdiri dari beberapa unit yaitu Bucket elevator, vibrating screen, packing plant, Belt conveyer, Dust collector dan air compresor.



Gambar: Proses Produksi Semen

1. Silo :

Silo adalah struktur yang digunakan untuk menyimpam bahan curah (*Bulk Material*). Yang mana pada PT. Yoga Wibawa Mandiri digunakan sebagai tempat penyimpanan semen curah, Sedangkan pengambilan atau penyaluran semen melalui bawah. Di PT. Yoga Wibawa Mandiri terdapat 2 silo yang kapasitas sio A & B sekitar 5.800 m/ton.



Gambar : Silo A & B

2. Bucket elevator

Bucket elevator merupakan salah satu jenis alat pemindah bahan yang berfungsi untuk menaikkan muatan curah (Bulk load) secara vertikal atau dengan kemiringan (incline) lebih dari 70% dari bidang datar. Bucket elevator dapat digunakan untuk menaikkan semen curah dengan ketinggian 20m.

Alat ini adalah memindahkan semen curah secara vertikal dengan meletakkan semen pada ember-ember (Bucket) yang dikaitkan dengan jarak tertentu yang berputar pada pulley sehingga bucket dapat bergerak secara vertical.

cara kerja bucket elevator yaitu material curah (Bulk material) masuk ke corong pengisi (feed hopper) pada bagian bawah elevator (boot). Kemudian material curah ditangkap oleh bucket. Setelah sampai pada roda gigi atas, material akan dikeluarkan ke arah corong keluar (discharge sprout). Motor yang digunakan pada Bucket elevator berkapasitas 22 Kw, dengan nilai arus yaitu sebesar 41,78A dan frekuensi 50 Hz.



Gambar : Bucket Elevator

3. Vibrating screen

Vibrating screen merupakan alat yang digunakan untuk ayakkan semen yang telah dibawa melalui bucket elevator kemudian disaring, pada saat proses ayakkan terjadi maka distitu banyak debu halus maka dalam proses berlangsung maka kami

menyedia mesin penghirup udara setelah proses ayakkan berlangsung maka hasil ayakkan akan masuk kedalam corong dan tersimpan kedalam oven penampungan semen. Motor yang digunakan pada *vibrating screen* berkapasitas daya 1,5 Kw, dengan nilai arus yaitu sebesar 2,84A dan frekuensi 50 Hz.



Gambar: Vibrating Screen

4. Hopper

Hopper merupakan sebuah tempat penampungan semen curah yang telah disaring melalui *Vibrating Screen* kemudian ditampung kedalam hopper, kemudian hasil tampungan semen disalurkan melalui dari bawah melalui pintu valve, pintu valve terbagi 3 bagian yaitu packer A, packer B, dan penampungan hopper pada pengisian semen curah.



Gambar: Hopper

5. Packing Plant (Pengantongan Semen)

Packing Plant merupakan suatu area produksi/pengisian semen kedalam kantong, Pada PT Yoga Wibawa Mandiri terdapat 2 packer A & B (Semen Zak) masing masing packer terdapat 4 spout, Kapasitas terpasang kedua Packer sebanyak 90 TPH (ton/jam), sedangkan pengisian semen curah kedalam mobil tangki mencapai 120 ton/jam. Masing-masing packer memiliki daya motor listrik berkapasitas 2,2KW dengan daya keseluruhan pada mesin packer 16 Kw dengan arus 34 A.



Gambar 2.7 Packing plant

A. Screw Conveyer

Pada dasarnya screw conveyer terbuat dari pisau yang berpilin mengilingi suatu bumbu sehingga bentuknya mirip sekrup. Pisau berpilin ini disebut flight. Mekanismenya ini biasanya terdapat dalam suatu tabung. *Screw conveyer* di PT. Yoga Wibawa Mandiri digunakan secara horisontal atau sedikit miring sebagai cara yang efisien untuk memindahkan semen curah. PT Yoga Wibawa Mandiri terdapat 2 Screw Conveyer, Screw conveyer pertama dengan panjang 22 m dan Screw Conveyer kedua dengan panjang 7,5m. Pada screw conveyer pertama menggunakan motor berkapasitas 5,5 kw dengan nilai arus 10A dan pada screw conveyer kedua menggunakan motor tiga fasa berdaya 4 Kw.



Gambar a) Screw konveyor 22 m

Gambar b) Screw konveyor 7,5 m

Gambar : Screw Konveyor

B. Air Compresor

Air Compresor pada PT Yoga Wibawa Mandiri terdapat dua unit dengan tipe GA 15 FF dengan tekanan pressur 7,5 dan volume 2,7m³/mm. air compresor merupakan suatu kebutuhan umum, yang berfungsi untuk membuka atau menutup valve pada packing plant, pengisian angin dalam kantong dan membawa semen dari silo menuju Bucket elevator menggunakan tembusan angin yang kuat sehingga semen curah mengalir dengan lancar. Air compresor menggunakan sistem pengaturan kecepatan motor apabila tekanan angin rendah maka kecepatan motor tinggi dan sebaliknya jika tekanan angin penuh maka kecepatan motor lambat, Motor listrik yang digunakan pada air compresor berkisar 8 Kw dengan nilai arus 15 A.



Gambar 2.9 Air compresor

C. Impeller packer

Impeller berfungsi sebagai penggerak semen curah yang turun dari oven untuk pengisian semen ke dalam kantong, impeller bekerja berdasarkan kecepatan motor ketika VFD mendapat sinyal dari AND maka inverter akan merubah kecepatan motor ke kecepatan tinggi pada saat settingan timbangan dari 0 KG sampai 35 KG dan ketika mencapai 35 Kg maka And memberikan sinyal ke VFD untuk mengubah frekuensi menjadi 10Hz yang artinya kecepatan rendah pada saat pengisian mencapai 40 Kg maka valve akan menutup dan motor impeller akan mati.



Gambar a). Bentuk dalam Impeller Gambar b). Bentuk luar Impeller

Gambar: Impeller Packer

D. Belt Conveyor

Belt conveyor merupakan salah satu mesin pemindah semen yang digunakan oleh PT.Yoga Wibawa Mandiri dengan panjang 8 meter dengan posisi horizontal, semen yang sudah dikantong akan dibawa melalui belt conveyor ke dalam gudang maupun ke dalam mobil untuk yang sudah bekerja untuk memindahkan semen tersebut ke dalam hasil semen yang sudah dikantong maka dibawa ke dalam berbentuk sekrew ketika semen curah yang turun ke dalam packer terhambat atau beku maka dengan dihidupkan mesin auger tersebut semen yang beku menjadi curah. Dalam hopper terdapat 2 mesin Auger yaitu auger atas dan auger bawah masing-masing mesin auger berkapasitas 20 HP dengan arus 34 A.



Gambar : Belt Conveyyor

E. Auger

Auger merupakan salah satu alat penghambur semen didalam Hopper yang berbentuk sekrew ketika semen curah yang turun kedalam packer terhambat atau beku maka dengan dihidupkan mesin auger tersebut semen yang beku menjadi curah. Dalam hopper terdapat 2 mesin Auger yaitu auger atas dan auger bawah masing-masing mesin auger berkapasitan 20 HP dengan arus 34 A.



Gambar: Auger

6. Dust Colector/Jet Puls Filter (JPF)

Dust colector merupakan mesin penghisap debu pada saat pengisian semen kedalam kantong, maupun penuangan material semen, proses jatuh material dari conveyer ke conveyor yang lain, dan beberapa aplikasi yang lain yang dapat menimbulkan debu dapat dihisap oleh mesin dust colector, kemudian difilter dan dipisahkan antara debu dan udara, debu masuk ketempat penampungan sedangkan udara dibuang keluar pabrik sehingga pencemaran udara dapat diatasi dengan menggunakan motor listrik berkapasitas 22 Kw dengan nilai arus 42 A dan frekuensi 50 Hz.



Gambar: Dust colector/JPF

7. Timbangan Jembatan Truk

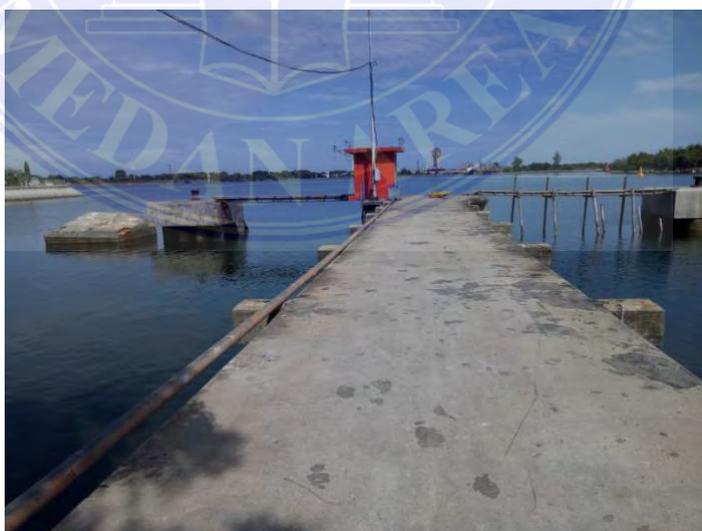
Timbangan Jembatan Truk Sebagai alat timbang yang digunakan PT Yoga Wibawa Mandiri dengan kapasitas timbangan 50 ton sebanyak 1 (satu) unit merk rinstrum. Dengan prinsip kerja : ketika mobil angkutan masuk untuk mengambil semen maka terlebih dulu mobil tersebut ditimbang dalam keadaan tanpa semen/beban, kemudian setelah pengisian semen zak atau curah selesai maka dilanjutkan timbangan kedua dalam keadaan ada beban. Untuk Pengeluaran semen zak yang dibolehkan keluar harus sesuai batas toleransi, dengan kalibrasi semen zak PCC @ 40 Kg antara 40,20 s.d. 40,72 Kg.



Gambar : Timbangan Jembatan Truk

8. Bulking / Dermaga

Bulking merupakan area pelabuhan yang terdapat pada pinggir laut dari bagian PT. Yoga Wibawa Mandiri, salah satu jalur transportasi kapal pengangkut semen dari Teluk Barur, Padang ke Pelabuhan umum Krueng Keukeuh, Dermaga Dolphin curah ini yang dapat disandari kapal dengan kapasitas muatan ± 5.000 ton/DWT .



Gambar 2.15 Area bulking (pelabuhan)



Gambar 2.16 kapal pengangkut semen Capasitas 5000 ton

9. Unloading pipes

Unloading pipes merupakan alat penyaluran semen dari kapal ke Silo dengan panjang pipa 115 meter dengan kapasitas unloading 1 x 300 ton/jam dan diameter 10 inchi(PN).



Gambar : Unloading pipes