

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT  
ATAS KEKURANGAN JUMLAH BARANG DALAM  
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT  
(STUDI PT. PELINDO DI KOTA TANJUNGBALAI)**

**SKRIPSI**

**OLEH:**

**SYAFRIL  
208400170**



**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2024**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 16/12/24

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

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT  
ATAS KEKURANGAN JUMLAH BARANG DALAM  
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT  
(STUDI PT. PELINDO DI KOTA TANJUNGBALAI)**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Medan Area

**OLEH:**

**SYAFRIL**

**208400170**



**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2024**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 16/12/24

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

## LEMBAR PENGESAHAN

Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT  
ATAS KEKURANGAN JUMLAH BARANG DALAM  
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT (STUDI PT.  
PELINDO DI KOTA TANJUNGBALAI)

Nama : Syafril  
NPM : 208400170  
Fakultas : Hukum  
Bidang Studi : Keperdataan

Disetujui Oleh  
Komisi Pembimbing

  
Prof. Dr. Taufik Siregar, S.H, M. Hum  
Pembimbing I

  
Sri Hidayani, S.H, M.Hum  
Pembimbing II



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

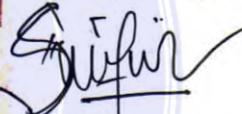
Tanggal Lulus : 05 September 2024

## **HALAMAN 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 dengan norma, kaidah, 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 di dalam skripsi ini.



Medan, 01 September 2024

  
SYAFRIL  
208400170

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Syafril  
NPM : 208400170  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Fakultas : Hukum  
Jenis Karya : Skripsi

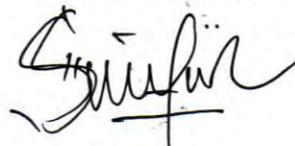
demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area **Hak Bebas Royalti Non eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul : “TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT ATAS KEKURANGAN JUMLAH BARANG DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT (STUDI PT. PELINDO DI KOTA TANJUNGBALAI)” beserta perangkat yang ada (jika diperlukan. Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir/skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan

Pada tanggal : 01 September 2024

Yang menyatakan

  
( SYAFRIL )

## ABSTRAK

### TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT ATAS KEKURANGAN JUMLAH BARANG DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT (STUDI PT. PELINDO DI KOTA TANJUNGBALAI)

Oleh:

Syafril

NPM: 20.840.0170

Tanggung jawab perusahaan dalam mengelola proses bongkar muat dan memastikan integritas barang yang dikirim merupakan aspek penting dalam industri logistik. Fenomena berkurangnya barang selama pengiriman laut memerlukan perhatian khusus, karena kerugian yang timbul dapat berimbas pada rantai pasokan, dan kehilangan kepercayaan dari pihak terkait. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sejauh mana tanggung jawab perusahaan bongkar muat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, dengan instrumen pengumpulan data wawancara, serta studi kepustakaan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen setiap pelaku usaha wajib mengganti kerugian berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya. PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) Kota Tanjungbalai bertanggung jawab terhadap kerusakan, kekurangan atau kehilangan pada barang bongkar muatan yang berasal dari kesalahan dan kelalaian pihak PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) Kota Tanjungbalai dengan cara membayar nilai ganti rugi sesuai dengan harga kewajaran dalam kesepakatan yang dilakukan dari hasil rapat evaluasi antara pihak tenaga kerja bongkar muat, pihak pengangkut, dan PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) kota Tanjungbalai sendiri dan diselesaikan dengan pemilik menggunakan cara musyawarah. Pemerintah seharusnya tidak hanya menetapkan standar ganti rugi yang sesuai, tetapi juga memastikan bahwa mekanisme kompensasi mampu memberikan perlindungan yang lebih baik bagi konsumen. Hal ini termasuk mengembangkan kebijakan yang dapat meningkatkan nilai ganti rugi untuk lebih menjamin hak-hak konsumen dan memberikan efek jera bagi perusahaan yang gagal melaksanakan kewajibannya.

**Kata Kunci : Tanggung Jawab, Perusahaan Bongkar Muat, Pengangkutan Laut**

## ABSTRACT

### ***THE RESPONSIBILITY OF THE STEVEDORING COMPANY FOR THE SHORTAGE OF GOODS IN THE TRANSPORTATION OF GOODS BY SEA (Study of PT. Pelindo in Tanjungbalai City)***

**BY:**  
**SYAFRIL**  
**NPM: 20.840.0170**

*The responsibility of companies in managing loading and unloading processes and ensuring the integrity of goods being shipped is an essential aspect of the logistics industry. The phenomenon of goods shortages during sea transportation requires special attention, as the losses incurred can affect supply chains and lead to a loss of trust from related parties. This research aimed to assess the extent of the responsibility of loading and unloading companies in accordance with statutory regulations. The research method used was normative legal research with a legislative approach, utilizing interviews and literature studies for data collection. Based on Law Number 8 of 1999 on Consumer Protection, every business actor is required to compensate losses by refunding money or replacing goods and/or services of similar or equivalent value. PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) in Tanjungbalai City is responsible for damages, shortages, or losses in loading and unloading goods caused by the mistakes and negligence of PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) in Tanjungbalai City by paying compensation based on a fair value agreed upon in evaluation meetings between the loading and unloading workforce, the carrier, and PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) in Tanjungbalai City, which is resolved with the owner through deliberation. The government should not only set appropriate compensation standards but also ensure that compensation mechanisms provide better consumer protection. This includes developing policies that can increase the value of compensation to better protect consumers' rights and provide a deterrent effect for companies that fail to fulfill their obligations.*

**Keywords:** *Responsibility, Loading and Unloading Companies, Sea Transportation*



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### 1. Data Pribadi

Nama : Syafril

Tempat/ Tgl Lahir : Tanjungbalai, 20 April 2003

Alamat : Jl. Bambu LK. VIII, Kel.  
Selat Tanjung Medan, Kec.  
Datuk Bandar Timur, Kota  
Tanjungbalai

Jenis Kelamin : Laki-laki

Agama : Islam

Status Pribadi : Belum Menikah

### 2. Data Orang Tua :

Ayah : Ralex

Ibu : Sulastri

Anak ke : 4 dari 6 Bersaudara

### 3. Pendidikan

MIS Nikmatul Hasanah : Lulus Tahun 2014

SMP Negeri 4 Tanjungbalai : Lulus Tahun 2017

SMA Negeri 2 Tanjungbalai : Lulus Tahun 2020

Universtias Medan Area : Lulus Tahun 2024

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillahirabbil`alamin, segala puji dan syukur atas segala rahmat dan karunia yang telah Allah SWT berikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat atas Kekurangan Jumlah Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut (Studi PT. Pelindo di Kota Tanjungbalai)” sebagai salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Medan Area.

Shalawat dan Salam senantiasa tercurah kepada Baginda Rasulullah SAW dengan mengucapkan Allahumma Sholli 'ala Muhammad, Wa 'alaa Aali Muhammad yang telah membawa manusia keluar dari zaman kegelapan menuju era yang penuh cahaya dan ilmu pengetahuan seperti yang kita rasakan saat ini.

Tidak ada persembahan terbaik yang penulis berikan selain ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membimbing dan mendukung penulis baik dengan moril maupun materil selama berlangsungnya penyusunan skripsi ini, mudah-mudahan mendapat pahala di sisi Allah SWT, terkhusus kepada kedua orangtua yang tercinta, Bapak Ralex dan Ibu Sulastri S.Pdi, yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, senantiasa tulus memberikan motivasi, nasihat, do'a, keikhlasan, kesabaran, pengorbanan serta perhatian yang tak henti-hentinya mengalir untuk penulis. Begitu pula kepada abang-abang dan adik-adik kandung tersayang Imran Khalik, S.H, Syuaib, S.Psi, Akbar Rizki, S.H, Siti Annisa dan Syuaida Khalik yang telah memberikan semangat tiada hentinya, nasihat dan arahan serta tempat curahan hati selama ini. Selain itu, kepada incek saya Dr. H. Waris Thalib, S.Ag, M.M, Aswin, dan Kamaluddin yang telah memberikan dukungan serta doa yang tulus kepada penulis.

Dengan segala kemurahan hati dan dengan rasa hormat yang setinggi-tingginya penulis mengucapkan terimakasih yang mendalam kepada:

1. Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan

Area.

2. Dr. M. Citra Ramadhan, S.H, M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
3. Dr. Rafiqi, S.H, M.M, M.Kn selaku Wakil Bidang Penjamin Mutu Akademik Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
4. Nanang Tomi Sitorus, S.H, M.H selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Medan Area sekaligus Dosen Pembimbing Akademik penulis.
5. Prof. Dr. Taufik Siregar, S.H, M.Hum selaku Dosen Pembimbing I dengan penuh kesabaran, telah memberikan bimbingan, meluangkan waktu, serta memberikan arahan dan saran yang sangat berharga sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala ilmu dan bimbingan yang telah diberikan selama ini.
6. Sri Hidayani, S.H, M.Hum selaku Dosen Pembimbing II dengan penuh kesabaran, telah memberikan bimbingan, meluangkan waktu, serta memberikan arahan dan saran yang sangat berharga sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala ilmu dan bimbingan yang telah diberikan selama ini.
7. Fitri Yanni Dewi Siregar, S.H, M.H selaku Kepala Bidang Pembelajaran dan Informasi Akademik Fakultas Hukum Universitas Medan Area sekaligus Sekretaris, dengan penuh kesabaran, telah memberikan bimbingan, meluangkan waktu, serta memberikan arahan dan saran yang sangat berharga sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala ilmu dan bimbingan yang telah diberikan selama ini.
8. Seluruh dosen dan staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Medan Area yang telah mendidik dan memberikan wawasan serta inspirasi.
9. Seluruh guru yang telah memberikan ilmu, motivasi, serta doa yang tulus, sejak penulis menempuh pendidikan di jenjang SD, SMP, hingga SMA.
10. PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) di Kota Tanjungbalai, terkhususnya kepada Ibu Sprita Tiurdina selaku General Manager, Bapak Wanto selaku Manager Bisnis dan Teknik serta Bapak Surya Handoko selaku Junior

Manager Keuangan dan Umum yang dengan senang hati dan penuh antusias telah memberikan izin juga menerima penulis untuk melakukan penelitian sebagai bahan penulisan skripsi.

11. Maharani Amelia Hasibuan, S.Pd, orang yang selalu kebersamai dan paling bisa diandalkan serta tak pernah lelah memberikan dukungan dan bantuan dengan penuh kesabaran.
12. Muhammad Fajar, Akmal Kusnaldi, Hicha Noverio dan Ihsan Annurrafiq, sahabat penulis yang telah memberikan motivasi, saran, serta bantuan yang sangat berarti bagi penulis.
13. Reza Syahputra, S.H sahabat dimasa perkuliahan penulis yang selalu memberikan semangat dan dukungan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
14. Seluruh rekan seperjuangan stambuk 2020 Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
15. Seluruh rekan seperjuangan yang tergabung dalam Ikatan Mahasiswa Perdata (IMPERTA) periode 2023-2024 yang bersama-sama telah memberikan dukungan dan saran kepada penulis sehingga skripsi ini selesai.
16. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala dukungan dan peran yang telah diberikan.

Semoga segala motivasi, semangat, ilmu yang telah saya terima, serta doa yang diberikan mendapat balasan dari Allah SWT sebagai amal ibadah.

Dalam penyusunan skripsi ini, telah dilakukan segala upaya yang maksimal. Namun, penulis menyadari adanya kekurangan yang disebabkan oleh keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penulis. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan masukan yang konstruktif untuk menyempurnakan skripsi ini dan penulis berharap agar skripsi ini dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat bagi masyarakat serta perkembangan ilmu pengetahuan.

Terima kasih semuanya,

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Penulis

SYAFRIL

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vii</b>
<b>RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	9
1.5 Keaslian Penelitian.....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>13</b>
2.1 Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab .....	13
2.1.1 Pengertian Tanggung Jawab.....	13
2.1.2 Aspek – Aspek Tanggung Jawab .....	17
2.1.3 Jenis – Jenis Tanggung Jawab .....	18
2.1.4 Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat.....	20
2.1.5 Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan.....	21
2.2 Tinjauan Umum Tentang Perusahaan Bongkar Muat .....	24
2.2.1 Pengertian Perusahaan Bongkar Muat.....	24
2.2.2 Peran Perusahaan Bongkar Muat Di Pelabuhan.....	25
2.2.3 Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat .....	26
2.3 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan dan Barang .....	26
2.3.1 Pengertian Pengangkutan .....	26
2.3.2 Jenis Pengangkutan .....	28
2.3.3 Perjanjian Pengangkutan .....	31
2.3.4 Tanggung Jawab Pengangkutan .....	34
2.3.5 Pengertian Barang .....	37
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>39</b>
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian .....	39
3.1.1 Waktu Penelitian .....	39
3.1.2 Tempat Penelitian.....	40

3.2	Metode Penelitian.....	40
3.2.1	Jenis Penelitian .....	40
3.2.2	Jenis Data .....	40
3.2.3	Teknik Pengumpulan Data .....	41
3.2.4	Analisis Data .....	42
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>		<b>44</b>
4.1	Pengaturan Hukum Terhadap Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat .....	44
4.2	Tanggung Jawab PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) Kota Tanjungbalai atas Berkurangnya Jumlah Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut .....	50
4.3	Proses Penyelesaian Sengketa Terhadap Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat atas Berkurangnya Jumlah Barang pada PT. Pelindo di Kota Tanjungbalai .....	57
<b>BAB V PENUTUP .....</b>		<b>64</b>
5.1	Kesimpulan .....	64
5.2	Saran .....	65
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>66</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>71</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Dalam dinamika kebutuhan manusia, terjadi sebuah keterkaitan esensial antara pihak yang menyediakan dan menerima kebutuhan. Hubungan ini menjadi dasar bagi interaksi yang berkelanjutan antara produsen dan konsumen dalam ranah ekonomi. Produsen, sebagai elemen utama dalam siklus produksi, bertanggung jawab atas penciptaan barang dan jasa dengan tujuan meraih keuntungan yang optimal. Dalam konteks ini, produsen berperan sebagai penggerak utama dalam menyediakan kebutuhan pasar dengan mengembangkan produk yang memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen.<sup>1</sup>

Keterkaitan antara produsen dan konsumen juga tercermin dalam paradigma hukum ekonomi. Produsen dianggap sebagai entitas ekonomi yang berperan dalam memproduksi barang atau jasa, dengan fokus utama pada upaya meraih keuntungan sebesar-besarnya. Mereka melakukan berbagai strategi, seperti inovasi produk, peningkatan kualitas, dan efisiensi produksi, untuk memenuhi permintaan pasar dan mencapai target keuntungan yang diinginkan.

Disi lain, konsumen memiliki peran yang tak kalah penting. Mereka merupakan pihak yang membeli barang atau menggunakan jasa yang diproduksi oleh pelaku ekonomi, serta bertanggung jawab atas pembayaran atau pengeluaran uang untuk memperoleh layanan yang diinginkan. Konsumen memiliki peran

---

<sup>1</sup> Amanysiwioakta Erlangga, Achmad Busro, Irawati, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada Perusahaan Bongkar Muat Barang Di Kota Jambi", NOTARIUS. Vol. 14 No. 2 hal. 695

kritis dalam menentukan arah pasar, baik melalui preferensi, kebutuhan, maupun penilaian terhadap kualitas barang atau jasa yang mereka beli. Tingkat kepuasan konsumen menjadi kunci penting dalam menjaga keberlangsungan usaha produsen, karena konsumen yang puas cenderung menjadi pelanggan setia dan berpotensi memperluas jangkauan pasar melalui rekomendasi kepada orang lain.

Saling melengkapi antara produsen dan konsumen terbukti menjadi fondasi utama dalam ekosistem ekonomi. Kehadiran produsen yang efisien dalam memenuhi kebutuhan konsumen secara tepat merupakan faktor krusial dalam menjaga keberlangsungan bisnis. Sementara itu, konsumen yang cerdas dan kritis dalam memilih serta menilai produk yang mereka beli menjadi pendorong bagi produsen untuk terus melakukan inovasi dan meningkatkan kualitas produk. Oleh karena itu, hubungan simbiosis mutualisme antara produsen dan konsumen menjadi inti dalam dinamika ekonomi modern yang berkelanjutan.

Jasa merupakan produk yang tidak memiliki wujud fisik namun memiliki nilai yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari. Produk ini mencakup beragam layanan yang memungkinkan terpenuhinya kebutuhan atau kepentingan individu atau kelompok. Berbeda dengan barang yang dapat dilihat atau disentuh, jasa hadir dalam bentuk pelayanan atau aktivitas yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan konsumen. Keberadaan jasa dalam masyarakat sangatlah beragam, mulai dari layanan kesehatan, pendidikan, keuangan, hingga transportasi.<sup>2</sup>

Salah satu contoh jasa yang sangat penting adalah jasa transportasi. Layanan ini memungkinkan pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan berbagai metode, seperti transportasi darat, udara, air, dan rel. Transportasi

---

<sup>2</sup> *Ibid.*

tidak hanya menyediakan kemudahan dalam mobilitas, tetapi juga mendukung perkembangan ekonomi, sosial, dan budaya suatu wilayah. Dengan terselenggaranya sistem transportasi yang efisien, individu dapat mengakses pekerjaan, pendidikan, layanan kesehatan, serta berbagai kegiatan sosial dan budaya dengan lebih mudah.

Jasa transportasi juga memiliki peran yang krusial dalam perekonomian suatu negara. Mereka membantu dalam distribusi barang dan memfasilitasi perdagangan antar wilayah, baik domestik maupun internasional. Pengiriman barang dari produsen ke konsumen terjadi melalui jasa transportasi, yang memungkinkan arus logistik dan rantai pasok yang efisien. Tanpa sistem transportasi yang baik, akan sulit bagi suatu ekonomi untuk berfungsi secara optimal.

Di era digital saat ini, perkembangan teknologi juga telah mengubah wajah jasa transportasi. Inovasi seperti layanan *ride-sharing* atau aplikasi pengantaran barang telah mengubah cara konsumen memanfaatkan jasa transportasi. Hal ini memberikan kemudahan dan aksesibilitas yang lebih besar bagi konsumen untuk memanfaatkan layanan transportasi sesuai kebutuhan mereka.

Transportasi laut merupakan salah satu subsektor transportasi yang turut menjadi bagian penting dalam menunjang aktivitas masyarakat kepulauan. Hal ini juga menjadi salah satu sasaran dalam meningkatkan perekonomian nasional dalam menunjang perdagangan antar pulau.<sup>3</sup> Menurut Pasal 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta

---

<sup>3</sup> Rahalim Raja Muda Harahap, Taufik Siregar, and Rizkan Zulyadi, “Analisis Hukum terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe”. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*. Vol. 5, No. 1 hal. 698

perlindungan lingkungan maritim”. Keberadaan pelayaran tidak hanya memfasilitasi mobilitas manusia, tetapi juga mendukung arus logistik untuk pengiriman barang. Dalam sebuah negara kepulauan yang luas seperti Indonesia, sistem pelayaran yang efektif dan terintegrasi menjadi kunci dalam mendukung konektivitas antar wilayah. Pentingnya mutu layanan dalam penyediaan transportasi laut tidak hanya berkaitan dengan aspek kecepatan dan ketepatan waktu, namun juga sejalan dengan aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi penumpang dan muatan. Sebuah sistem transportasi laut yang terintegrasi dengan baik harus mampu menyelenggarakan layanan secara holistik, memastikan keselamatan pelayaran, pengaturan lalu lintas laut yang efisien, serta pengelolaan risiko yang terkait dengan kegiatan pelayaran.

Pasal 31 dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur beberapa kegiatan jasa di pelabuhan yang mendukung angkutan laut, salah satunya adalah bongkar muat barang. Perusahaan yang bergerak dalam bidang bongkar muat sering disebut PBM. Kegiatan bongkar muat ini dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Perusahaan Bongkar Muat adalah perusahaan yang secara hukum melakukan proses bongkar muat barang dari atau ke kapal. Kegiatan ini mencakup pembongkaran barang dari palka kapal ke dermaga atau sebaliknya (*stevedoring*), pemindahan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan, dan sebaliknya (*car-godoring*), serta pengambilan barang dari gudang atau lapangan untuk dimuat ke truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).<sup>4</sup>

Dalam proses bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan, seringkali terjadi

---

<sup>4</sup> Hasan, L. (2011). *Apa itu Perusahaan Bongkar Muat? | stevedoring*. (n.d.). (Dikutip, 9 Januari 2024, 13.34 WIB) <https://stevedoring.wordpress.com/about>

permasalahan yang cukup signifikan, yaitu berkurangnya jumlah barang yang telah dikirim dari titik asal ke tujuan akhir. Hal ini dapat menjadi beban serius bagi perusahaan yang terlibat dalam rantai pasokan, karena kerugian yang timbul akibat kehilangan barang tersebut dapat signifikan baik secara finansial maupun reputasi.

Tanggung jawab perusahaan dalam mengelola proses bongkar muat dan memastikan integritas barang-barang yang dikirim merupakan aspek penting dalam industri logistik. Fenomena berkurangnya barang selama pengiriman laut memerlukan perhatian khusus, karena kerugian yang timbul dapat berimbas pada rantai pasokan, biaya tambahan, dan kehilangan kepercayaan dari pihak-pihak terkait.

Menurut Rahmadhani dalam setiap kegiatan usaha, risiko dan tanggung jawab di lapangan merupakan hal yang tak terhindarkan, termasuk dalam operasi bongkar muat barang angkutan laut yang memiliki tingkat risiko yang tinggi. Pelaksanaan bongkar muat tidak selalu berjalan lancar, dapat menimbulkan kerugian bagi konsumen, bahkan mengakibatkan ketidakpuhan hak-hak konsumen yang kemudian memicu tuntutan ganti rugi. Pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul akibat kelalaian mereka, dan penyelesaiannya dapat melalui mekanisme musyawarah (*joint survey*) pada seluruh tahapan proses bongkar muat, termasuk *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Perusahaan yang melakukan bongkar muat juga sebaiknya memberikan laporan kegiatan mereka dan menjalin kerja sama dengan pihak-pihak terkait di pelabuhan guna mengantisipasi kemungkinan masalah yang dapat muncul dalam pelaksanaan bongkar muat barang.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Amanysiwioakta Erlangga, Achmad Busro, Irawati, *op.cit*, hal. 695-696

Adanya interaksi antara produsen dan konsumen menimbulkan perlindungan hukum yang mengacu pada kepentingan konsumen. Perlindungan konsumen menjadi fokus perhatian karena berkaitan dengan regulasi yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Penting untuk dicatat bahwa perlindungan ini tidak hanya berlaku bagi konsumen sebagai pihak yang memanfaatkan produk atau layanan, melainkan juga memberikan hak dan kewajiban yang seimbang kepada pelaku usaha. Pemerintah memiliki peran krusial dalam mengatur, mengawasi, dan mengontrol interaksi ini untuk menciptakan sistem yang saling mendukung. Dengan demikian, tercapainya tujuan mensejahterakan masyarakat dapat diwujudkan.

Namun, lemahnya posisi konsumen dalam mendapatkan perlindungan hukum terhadap pelaku usaha disebabkan oleh ketidakmemadaiannya perangkat hukum yang ditetapkan untuk melindungi konsumen. Hal ini dapat mengakibatkan ketidakamanan atau kurangnya perlindungan yang memadai terhadap kepentingan konsumen. Oleh karena itu, perlu adanya penyempurnaan dalam perangkat hukum yang berlaku agar dapat memberikan jaminan yang lebih efektif terhadap hak-hak konsumen dan memastikan bahwa pelaku usaha juga mendapatkan perlindungan yang adil sesuai dengan hak dan kewajibannya.<sup>6</sup>

Seperti telah terjadi pada PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) kota Tanjungbalai yang menyebabkan berkurangnya jumlah salak yang dikirim dari Malaysia menuju pelabuhan teluk nibung kota tanjungbalai. Sewaktu pemuatan ke kapal pengangkut jumlah salak yang dimuat ke kapal pengangkut adalah 5 karung buah salak sedangkan pada saat pembongkaran hanya ada 3 karung buah salak.

---

<sup>6</sup> Hamid, H, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, (Makassar: Sah Media, 2017), hal.

Penyimpangan jumlah barang dapat timbul dalam berbagai proses, mulai dari pelabuhan keberangkatan hingga pelabuhan tujuan. Kesalahan dapat terjadi dalam proses pemuatan barang di pelabuhan, selama perjalanan laut yang mungkin terkena kondisi cuaca buruk atau gangguan teknis pada kapal, hingga tahap bongkar muat di pelabuhan tujuan. Faktor-faktor tersebut dapat memberikan dampak signifikan terhadap akurasi jumlah barang yang akhirnya diterima oleh konsumen.

Tingkat ketidaksesuaian ini dapat memiliki implikasi serius, terutama terkait dengan kerugian finansial dan kekecewaan konsumen. Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi dan meningkatkan prosedur dan kontrol kualitas dalam setiap tahap pengiriman, guna meminimalkan risiko terjadinya perbedaan jumlah barang yang dikirim dan diterima.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi sejauh mana tanggung jawab perusahaan bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan. Pemahaman yang mendalam terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat menjadi fokus utama dalam upaya memahami aspek hukum yang mengatur kegiatan ini.

Selain itu, penelitian ini juga akan menyoroti keterkaitan antara temuan yang diperoleh dengan regulasi dan undang-undang yang berlaku dalam proses bongkar muat barang. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam menyusun pemahaman yang lebih komprehensif terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat serta menyediakan informasi yang bermanfaat dalam mengidentifikasi dan mengelola risiko-risiko yang mungkin terjadi dalam proses bongkar muat barang.

Oleh karena itu, peneliti merasa penting untuk menjadikan topik tersebut sebagai fokus utama dalam penulisan skripsi dengan judul, **“Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat atas Kekurangan Jumlah Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut (Studi PT. PELINDO di Kota Tanjungbalai)”**

## 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan alasan yang dikemukakan dalam latar belakang, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana aturan hukum terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas berkurangnya jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungbalai?
2. Bagaimana tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas berkurangnya jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungbalai?
3. Bagaimana proses penyelesaian sengketa terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas berkurangnya jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungbalai?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan diatas, tujuan dari penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui aturan hukum terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas berkurangnya jumlah barang dalam pengangkutan barang

melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungabalai.

2. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas berkurangnya jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungabalai.
3. Untuk mengetahui proses penyelesaian sengketa terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas berkurangnya jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungabalai.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian Didalam melakukan penulisan skripsi ini, penulis mengharapkan ada manfaat yang dapat diambil baik bagi penulis maupun bagi masyarakat pada umumnya. Besarnya manfaat yang diberikan menunjukkan nilai dan kualitas dari penulisan skripsi ini, manfaat dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam pengembangan ilmu pengetahuan mengenai ganti kerugian khususnya mengenai tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas kekurangan jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungabalai.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis, diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dengan lebih mendalam untuk menambah wawasan serta meningkatkan kemampuan menganalisis terhadap kenyataan yang ada mengenai mengenai tanggungjawab perusahaan bongkar muat atas kekurangan jumlah barang dalam pengangkutan barang melalui laut pada PT. Pelindo di Kota Tanjungabalai.

- b. Diharapkan bagi pihak lain dapat menjadi sumber informasi, wawasan yang baru dan bermanfaat bagi pihak khususnya para praktisi hukum, masyarakat, perusahaan bongkar muat dan juga pemerintah.

## 1.5 Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelitian dan penyelidikan yang dilakukan oleh peneliti terhadap hasil-hasil penelitian di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sumber informasi dari Perpustakaan Universitas Medan Area, serta pencarian melalui media internet terkait dengan judul penelitian "**Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat atas Kekurangan Jumlah Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut (Studi PT. PELINDO di Kota Tanjungbalai)**"

1. Rahalim Raja Muda Harahap, (2022), Universitas Medan Area, "Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)"

Rumusan masalah:

1. Bagaimana pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia?
2. Bagaimana proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe?
3. Bagaimana kendala dan tanggungjawab PT. Pelni Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan?

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di

Indonesia, proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe serta kendala dan tanggungjawab PT. Pelnindo Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan.

2. Irfan Fahmian Wicaksono, (2019), Universitas Muhammadiyah Magelang, “Tanggung Jawab PT. Pelnindo III Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”

Rumusan masalah:

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Pelnindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas?
2. Apa saja hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim ganti kerugian terhadap kerusakan barang saat proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelnindo III?
3. Bagaimana solusi terhadap hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim ganti kerugian terhadap kerusakan barang saat proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelnindo III?

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab PT. Pelnindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas Semarang beserta hambatan dan solusinya.

3. Muhammad Rafiq Abdillah Duyu, (2018), Universitas Brawijaya, “Tanggung Jawab Hukum Badan Usaha Pelabuhan Terhadap Klaim Atas Kelalaian Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Kepada Ekspediter”.

Rumusan masalah:

1. Bagaimana pelaksanaan tanggung jawab hukum PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap klaim atas kelalaian pelayanan jasa bongkar muat barang kepada ekspediter?
2. Bagaimana upaya penyelesaian PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap klaim atas kelalaian pelayanan jasa bongkar muat barang kepada ekspediter?

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa bagaimana pelaksanaan tanggung jawab hukum PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap klaim atas kelalaian pelayanan jasa bongkar muat barang kepada ekspediter dan bagaimana upaya penyelesaian PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap klaim atas kelalaian pelayanan jasa bongkar muat barang kepada ekspediter.

Berdasarkan ketiga judul penelitian diatas terdapat perbedaan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Sehingga, penelitian ini dianggap sebagai karya baru yang dapat dipertanggungjawabkan keasliannya. Hal ini disebabkan oleh pendekatannya yang ilmiah, kejujuran, rasionalitas, objektivitas, serta keterbukaannya yang memungkinkan pertanggungjawaban secara akademis.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab

##### 2.1.1 Pengertian Tanggung Jawab

Menurut Fadhillah dan Lilif, tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya, yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial, dan budaya), negara dan Tuhan Yang Maha Esa.<sup>7</sup>

Tanggung jawab adalah pelaksanaan tugas dan kewajiban dengan sepenuh hati serta siap menanggung risiko dari tindakan sendiri. Orang tua dapat mengajarkan nilai ini kepada anak-anak sejak dini melalui contoh sederhana, sehingga mereka dapat memahaminya dengan mudah. Dengan memahami nilai tanggung jawab, anak-anak akan secara alami menginternalisasikannya sebagai bagian dari karakter mereka.<sup>8</sup>

Sikap dan perilaku yang menunjukkan tanggung jawab adalah karakteristik yang melekat pada individu dalam sebuah budaya, termasuk individu yang mengakui adanya Tuhan Yang Maha Esa. Sejak awal, manusia diajarkan untuk mengembangkan hati nurani, yang membuat mereka sadar akan kesalahan jika tindakan mereka merugikan orang lain. Perkembangan rasa tanggung jawab pada manusia terus berkembang seiring dengan perkembangan fisik, psikologis, dan sosial mereka.

---

<sup>7</sup> Fadillah & Lilif. Pendidikan Karakter Anak Usia Dini. (Jogjakarta: Ar-Ruzz Media, 2013)

<sup>8</sup> <https://www.cnnindonesia.com/edukasi/20230110143415-569-898449/pengertian-tanggung-jawab-contoh-bentuk-dan-ciri-cirinya> (Dikutip, 7 Januari 2024, 11.03 WIB)

Pendidikan dan penyuluhan memiliki peran yang sangat penting dalam mengajarkan, membentuk, dan memperkuat kesadaran akan tanggung jawab dalam sikap dan perilaku individu. Berbagai metode seperti pengajaran, contoh teladan, dan penguatan nilai-nilai keimanan kepada Tuhan Yang Maha Esa menjadi cara yang efektif untuk menyampaikan nilai-nilai tanggung jawab.

Rasa tanggung jawab adalah prinsip dasar yang membentuk dasar pemahaman tentang manusia sebagai bagian dari masyarakat, dan perilaku etisnya mencerminkan kualitas moral individu. Konsep ini menunjukkan pemahaman tentang tanggung jawab yang merupakan bagian integral dari sifat manusia, dan menghubungkannya dengan kemampuan manusia sebagai subjek moral dalam hubungannya dengan lingkungan sosialnya.

Tingkat rasa tanggung jawab seseorang mencerminkan kualitas moral dan etika yang dimilikinya. Hal ini menyoroti pentingnya aspek tanggung jawab dalam membentuk karakter manusia sebagai anggota masyarakat. Kesadaran akan tanggung jawab juga dapat mempengaruhi keputusan dan tindakan individu, menciptakan pola perilaku yang mencerminkan nilai-nilai moral dalam interaksi sehari-hari.

Dengan demikian, rasa tanggung jawab bukan hanya sekadar suatu konsep, melainkan sebuah prinsip yang mencirikan esensi kemanusiaan. Pemahaman akan tanggung jawab ini dapat menjadi landasan untuk membentuk masyarakat yang lebih etis dan bertanggung jawab.

Dalam konteks rasa tanggung jawab, manusia sebaiknya mendasari pemahamannya dengan mengakui bahwa hubungan antarmanusia, baik dalam skala kecil maupun besar, membutuhkan kerjasama untuk mewujudkan nilai-nilai

kehidupan yang baik dan mendukung keberadaan individu. Rasa tanggung jawab berkembang tidak hanya pada tingkat pribadi, tetapi juga selalu berkaitan dengan interaksi dengan orang lain, dan bahkan dapat diintegrasikan ke dalam sistem hukum, termasuk hukum pidana.

Rasa tanggung jawab yang terbentuk melibatkan aspek personal individu yang selalu terkait dengan hubungannya dengan orang lain. Hal ini membawa dampak yang signifikan, termasuk dalam domain hukum, di mana tanggung jawab individu dapat diatur dan dijatuhkan sanksi sesuai dengan norma dan aturan yang berlaku. Dengan demikian, seseorang yang berada dalam hubungan dengan pihak lain tidak dapat lepas dari tanggung jawab yang melekat pada dirinya, baik dalam konteks pribadi maupun dalam konteks hukum yang mengatur interaksi sosial.<sup>9</sup>

Widagdho mengatakan bahwa Tanggung jawab adalah kesadaran manusia atas tingkahlaku atau perbuatannya yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti perbuatan sebagai wujud dari kesadaran akan kewajibannya. Tanggung jawab erat kaitannya dengan kewajiban. Kewajiban adalah sesuatu yang dibebankan terhadap seseorang. Kewajiban merupakan bandingan terhadap hak, dan dapat juga tidak mengacu terhadap hak. Maka tanggung jawab dalam hal ini adalah tanggung jawab terhadap kewajibannya.<sup>10</sup>

Sedangkan Menurut Abu dan Munawar bahwa tanggung jawab adalah perbedaan antara yang haq dan yang batil, yang boleh dan yang di larang, yang dianjurkan dan yang dicegah, dan sadar serta berusaha untuk menjauhi segala yang

---

<sup>9</sup> Isna, Nurla Aunillah, *Panduan Menerapkan Pendidikan Karakter di Sekolah*, (Jogjakarta: Laksana, 2011), hal. 84

<sup>10</sup> Mamat Supriatna, Elpri Darta Putra, Riduan Febriandi, Laely Farokhah, Aulia Akbar, Zaenal Abidin, Karmila P. Lamadang, Mursalim, Alman, *Etnopedagogik Pendidikan Inklusif Berbasis Kearifan Lokal di Nusantara*, (Bandung: Indonesia Emas Group, 2023), hal. 146, netLibrary e-book.

bersifat negatif dan mencoba memperbaiki diri untuk selalu mengambil hal positif.<sup>11</sup>

Lain lagi pengertian tanggung jawab yang dikemukakan oleh Wiyoto, beliau menjelaskan tanggung jawab merupakan kemampuan untuk membuat keputusan yang pantas dan efektif. Pantas berarti merupakan menetapkan pilihan yang terbaik dalam batas-batas normal sosial dan harapan yang umum diberikan, untuk meningkatkan hubungan antar manusia yang positif, keselamatan, keberhasilan, dan kesejahteraan mereka sendiri, misalnya menanggapi sapaan dengan senyuman. Sedangkan tanggapan yang efektif berarti tanggapan yang memungkinkan anak mencapai tujuan-tujuan yang hasil akhirnya makin kuatnya harga diri mereka, misalnya bila akan belajar kelompok harus mendapat izin dari orang tua.<sup>12</sup>

Tanggung jawab (*liability*) dapat diartikan sebagai kewajiban untuk membayar ganti rugi yang timbul, seperti dalam perjanjian transportasi udara, di mana perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang kiriman. Oleh karena itu, jika terjadi kerugian yang dialami oleh penumpang atau pengirim barang, perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab dalam arti *liability*, yaitu wajib membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang akibat wanprestasi yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan.

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum atas kerugian yang diderita oleh orang lain tidak hanya terbatas pada tindakan pribadi, tetapi juga mencakup tindakan karyawan, pegawai, agen, atau

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, hal. 147

<sup>12</sup> *Ibid.*

perwakilan, selama tindakan tersebut dilakukan dalam lingkup tugas dan kewajiban yang diberikan kepada mereka.

### 2.1.2 Aspek – Aspek Tanggung Jawab

Menurut Burhanudin tanggung jawab adalah kesanggupan untuk menetapkan sikap terhadap suatu perbuatan atau tugas yang diemban dan kesanggupan untuk memikul resiko dari suatu perbuatan yang dilakukan.

Ada 3 aspek tanggung jawab yang sangat mempengaruhi seorang individu dalam bersikap menurut Burhanudin yaitu:

a. Kesadaran

Kesadaran akan etika dan hidup jujur, melakukan perencanaan dan melaksanakannya secara fleksibel, sikap produktif dalam mengembangkan diri. Agar bisa memahami sikap dalam belalar bagi dirinya sendiri.

b. Kencintaan atau Kesukaan

Sikap empati, bersahabat, dalam hubungan interpersonal dapat memberikan potensi kebaikan bagi dirinya serta untuk menunjukkan ekspresi cintanya kepada orang lain.

c. Keberanian

Memiliki kemampuan bertindak independen, mampu melihat perilaku dari segi konsekuensi atas dasar sistem nilai.

Dari aspek-aspek tersebut, dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab adalah kesadaran terhadap etika, nilai-nilai, dan moral, kemampuan dalam perencanaan, sikap produktif dalam mengembangkan diri, serta memiliki hubungan interpersonal

yang baik seperti empati dan bersahabat, juga kemampuan untuk bertindak secara mandiri.<sup>13</sup>

### 2.1.3 Jenis – Jenis Tanggung Jawab

Tanggung jawab dapat dibagi menjadi beberapa jenis, di antaranya adalah tanggung jawab moral dan tanggung jawab sebagai warga negara. Tanggung jawab moral merujuk pada kewajiban dan komitmen individu terhadap nilai-nilai etika dan moral dalam kehidupan sehari-hari. Ini mencakup tindakan dan keputusan individu yang didasarkan pada norma-norma moral yang diakui oleh masyarakat atau kelompok tertentu. Sementara itu, tanggung jawab sebagai warga negara menyoroti kewajiban individu terhadap negara atau komunitas di mana mereka tinggal. Hal ini mencakup pemenuhan hak dan kewajiban yang diatur oleh undang-undang dan norma-norma yang berlaku dalam masyarakat. Tanggung jawab sebagai warga negara mencakup partisipasi aktif dalam kehidupan sosial, politik, dan ekonomi negara tersebut.

Kedua jenis tanggung jawab ini memberikan kontribusi pada pembentukan individu yang bertanggung jawab dalam berbagai aspek kehidupan. Tanggung jawab moral dan sebagai warga negara saling terkait dan membentuk landasan untuk menjaga harmoni dan keseimbangan dalam interaksi manusia dalam masyarakat.<sup>14</sup>

Dalam hukum perdata, dasar tanggung jawab terbagi menjadi dua jenis: kesalahan dan risiko. Dengan demikian, dikenal tanggung jawab berdasarkan

---

<sup>13</sup> Hidayati, “Budaya Sikap Tanggung Jawab Siswa di Madrasah Aliyah Negeri Insan Cendekia (MAN IC) Lombok Timur”, *Schemata: Jurnal Pascasarjana UIN Mataram*, Vol. 12 No. 1, (2023), hal. 29

<sup>14</sup> William Chang, *Pengantar Teologi Moral*. (Yogyakarta: Kanisius, 2001), hal. 56-57

kesalahan (*liability based on fault*) dan tanggung jawab tanpa kesalahan (*liability without fault*), yang juga dikenal sebagai tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Prinsip dasar tanggung jawab berdasarkan kesalahan berarti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena melakukan kesalahan yang merugikan orang lain. Sebaliknya, prinsip tanggung jawab risiko menyatakan bahwa konsumen penggugat tidak perlu membuktikan kesalahan, melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai bagian dari risiko usahanya.<sup>15</sup>

Kemudian pendapat dari Abdulkadir Muhammad yang menjelaskan teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu:

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*).
- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan

---

<sup>15</sup> Rahmadi Indra Tektona, dkk, "Tanggung Jawab Hukum Pt. Gojek Indonesia Atas Saldo Gopay Konsumen Yang Hilang", *Widya Yuridika: Jurnal Hukum*, Vol. 3 No. 1, (2020), hal. 79

kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

Tanggung jawab timbul karena adanya aturan hukum yang mengharuskan subjek hukum untuk memenuhi kewajiban tertentu dengan ancaman sanksi jika kewajiban tersebut tidak dipenuhi, yang harus dapat dipertanggungjawabkan oleh produsen sehingga hak konsumen terlindungi. Tanggung jawab ini juga disebut sebagai tanggung jawab hukum, karena berasal dari perintah hukum dan sanksinya ditetapkan oleh Undang-Undang.<sup>16</sup>

#### 2.1.4 Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) bertanggung jawab atas:

- a. Kelancaran proses bongkar muat dan keamanan penyerahan/penerimaan barang.
- b. Pencapaian produktivitas kerja yang telah disepakati dalam kondisi normal.
- c. Keselamatan Kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) selama kegiatan bongkar muat berlangsung.
- d. Kerusakan barang yang terjadi akibat kesalahan penanganan atau kelalaian dalam penanganan kargo.
- e. Keakuratan laporan kegiatan yang disampaikan.
- f. Keselamatan bagian kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan selama operasi bongkar muat.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, hal. 80

<sup>17</sup> Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, 2019 *Tanggung Jawab PBM PT. PELINDO III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti*. Banjarmasin: Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin

### 2.1.5 Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan

Menurut Ika Muryaningsih dalam skripsinya yang berjudul pelaksanaan bongkar muat barang oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tinjauan aspek yuridis bahwa kegiatan bongkar muat barang merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sehingga dalam penyelenggaraannya tidak dapat dilepaskan dari Perum Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut. Oleh karenanya dalam menguraikan batas tanggung jawab PBM ini perlu diketahui mengenai:

a. Batas Tanggung Jawab Perum Pelabuhan

Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang untuk menyelenggarakan perusahaan pelabuhan-pelabuhan. Dengan tugas tersebut diatas, maka batas tanggung jawab Perum Pelabuhan adalah sebagai berikut :

1. Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
2. Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan.
3. Keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

b. Batas Tanggung Jawab EMKL

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan

yang tugasnya melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut menerima/menyerahkan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilih barang. Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka batang tanggung jawab EMKL meliputi :

1. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
2. terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada Perum Pelabuhan melalui PBM berdasarkan *Delivery Order* (DO) yang ada.
3. terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
4. terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.

c. Batas Tanggung jawab Pengangkut

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut. Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD.

Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi:

1. Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
  2. Tersesainya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
  3. Tersesainya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
  4. Tersesainya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan kepada pihak penerima.
- d. Batas Tanggung jawab PBM

Sebagaimana telah dirumuskan di dalam Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi berikut peraturan pelaksanaannya, maka tanggung jawab pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran barang angkutan dari dan ke kapal tidak lagi menjadi beban pihak perusahaan pelayaran (pengangkut), melainkan dilimpahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM). Dengan demikian batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi :

1. Tercapainya kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat

barang angkutan, berikut penyerahan barang dan penerimaan barang angkutan.

2. Terjaminnya keselamatan kerja dari para tenaga kerja PBM selama melaksanakan kegiatan bongkar muat baran angkutan.
3. Tersedianya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai.
4. terselesaikannya kewajiban PBM terhadap Perum Pelabuhan.
5. Terjaminnya kebenaran dari isi laporan kegiatan bongkat muat barang angkutan.<sup>18</sup>

## 2.2 Tinjauan Umum Tentang Perusahaan Bongkar Muat

### 2.2.1 Pengertian Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan bongkar muat barang merupakan salah satu usaha jasa di pelabuhan yang mendukung kegiatan angkutan laut. Perusahaan yang menyediakan jasa dalam bidang bongkar muat ini biasanya disebut PBM.<sup>19</sup>

Menurut Hasan Perusahaan Bongkar Muat adalah perusahaan yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lampung kapal ke gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> *Ibid*, 8-10

<sup>19</sup> Amanysiwikta Erlangga, Achmad Busro, Irawati, *loc.it*.

<sup>20</sup> Hasan, L., *loc.cit*

## 2.2.2 Peran Perusahaan Bongkar Muat Di Pelabuhan

Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mencakup *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* di pelabuhan. Perusahaan bongkar muat adalah badan hukum Indonesia yang didirikan khusus untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Berdasarkan PP No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan pelayaran melalui unit usaha bongkar muat yang merupakan bagian dari perusahaan induk. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat adalah menyimpan barang tersebut dengan aman hingga barang dikirim (wajib menyimpan dan mengembalikan barang) sesuai Pasal 1706 dan 1714 KUH Perdata.<sup>21</sup>

Perusahaan Bongkar Muat (*Stevedoring*) adalah usaha yang bergerak dalam pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali, perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang, terutama ketika waktu tunggu giliran terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terbatas. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) ini telah diatur dalam Inpres No. 4 Tahun 1985, yang mendefinisikannya sebagai "perusahaan yang secara khusus bergerak di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang lini I maupun langsung ke alat angkutan."<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW) <https://supplychainindonesia.com/permasalahandalam-aktivitas-pelabuhan-di-indonesia/>. (dikutip pada Tanggal 9 Januari 2024, Pukul 15.29 WIB)

<sup>22</sup> Jabalnur, Nur Intan, Muh. Zakyudin Al Abrar, "Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Dalam Proses Bongkar Muat Barang". *Delarev*. Vol. 1 No.2 (Agustus 2022), hal. 190

### 2.2.3 Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

- a. *Stevedoring*, yaitu jasa pelayanan yang melibatkan pembongkaran dari/ke kapal, dermaga, tongkang, atau truk, serta pemuatan dari/ke dermaga ke dalam palka kapal menggunakan derek kapal.
- b. *Shifting*, yaitu memindahkan muatan di dalam palka yang sama atau berbeda, atau melalui darat.
- c. *Lashing/unlashing*, yaitu mengikat atau memperkuat muatan, serta melepas ikatan atau penguat muatan.
- d. *Dunnaging*, yaitu pemasangan alat atau pemisahan muatan (*dunnage separation*).
- e. *Sweeping*, yaitu mengumpulkan muatan-muatan yang tercecer.
- f. *Bagging/unbagging*, yaitu memasukkan muatan curah ke dalam karung atau sebaliknya, mencurahkan muatan dari karung.<sup>23</sup>

## 2.3 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan dan Barang

### 2.3.1 Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

---

<sup>23</sup> *Ibid*, hal. 191

Pengangkutan adalah serangkaian kegiatan yang melibatkan pemindahan penumpang atau barang dari lokasi asal ke lokasi tujuan, di mana penumpang turun atau barang dibongkar. Secara umum, pengangkutan bertujuan untuk mencapai tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai bagi penumpang atau barang yang diangkut. Kata "pengangkutan" berasal dari kata "angkut" yang berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengalirkan. Secara keseluruhan, pengangkutan adalah usaha untuk membawa, mengantar, atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain.<sup>24</sup>

Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana si pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>25</sup>

Menurut Pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), pengangkutan adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh seseorang atau badan yang, berdasarkan perjanjian seperti perjanjian carter waktu, carter perjalanan, atau perjanjian lainnya, berkomitmen untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut, baik sebagian maupun seluruhnya.<sup>26</sup>

Pasal ini menjelaskan bahwa pengangkutan barang dapat dilakukan dengan menyewa kapal jika pengangkut tidak memiliki kapal sendiri, baik dengan cara carter waktu atau carter perjalanan. Selain itu, pemilik kapal juga dapat berperan sebagai pengangkut, yakni sebagai pemilik dan pengangkut barang. Pasal 518

---

<sup>24</sup> Jabalnur , Nur Intan , Muh. Zakyudin Al Abrar, Op. cit., hal. 188

<sup>25</sup> Gultom, Elfrida, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Jakarta: Literata Lintas Media 2020), hal.

9

<sup>26</sup> *Ibid.*

KUHD menyatakan bahwa pencarter dapat bertindak sebagai pengangkut terhadap pihak lain, baik dalam bentuk carter waktu maupun carter perjalanan, tetap memiliki tanggung jawab atas perjanjian carter yang dibuat dengan pemilik atau pengusaha kapal. Pasal 518 A KUHD menyebutkan bahwa pencarter kapal berhak menggunakan ruangan kapal yang disediakan untuk mengangkut barang-barangnya.<sup>27</sup>

### 2.3.2 Jenis Pengangkutan

Dalam pengangkutan, terdapat beberapa ruang lingkup atau klasifikasi yang mempengaruhi jalannya proses pengangkutan. Klasifikasi ini juga menentukan aspek pendukung serta peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam pengangkutan tersebut. Klasifikasinya adalah sebagai berikut:

a. Pengangkutan Darat

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Angkutan darat adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

b. Pengangkutan Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah kegiatan yang menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos

dalam satu atau lebih perjalanan dari satu bandar udara ke bandar udara lainnya.<sup>28</sup> Sementara itu perusahaan angkutan udara, atau maskapai

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, hal. 10

<sup>28</sup> Zainal Asikin, Hukum Dagang, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013) hal. 155

penerbangan, adalah organisasi yang menyediakan layanan penerbangan untuk penumpang atau barang, baik dengan menyewa atau memiliki pesawat terbang. Maskapai ini juga dapat menjalin kerja sama atau aliansi dengan maskapai lain untuk keuntungan bersama.

Pengangkutan udara adalah kesepakatan di mana pihak atau badan hukum setuju untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat terbang dalam pertukaran imbalan. Regulasi untuk ini diatur oleh Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Angkutan udara didasarkan pada perjanjian yang dibuat antara pihak-pihak terkait. Tiket penumpang atau tiket bagasi berfungsi sebagai bukti dari perjanjian pengangkutan yang telah terjadi, yang melibatkan pembayaran biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan mengacu pada kesepakatan di mana satu pihak menjanjikan untuk mengangkut orang atau barang secara aman dari satu tempat ke tempat lain, sementara pihak lainnya menyanggupi untuk membayar biaya yang telah ditetapkan.

c. Pengangkutan Laut

Menurut Pasal 6 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pengangkutan di perairan terbagi menjadi tiga jenis, yaitu: pengangkutan laut, pengangkutan sungai dan danau, serta pengangkutan penyeberangan.<sup>29</sup>

1. Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

2. Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai, danau, dan penyeberangan terdiri dari dua

---

<sup>29</sup> *Ibid.* hal. 199

aspek yang disebut Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Istilah ASD mengacu pada jenis moda transportasi yang termasuk dalam lima sistem transportasi, yaitu angkutan darat (jalan raya), angkutan udara, kereta api, pipa (meskipun belum umum), angkutan laut, serta ASD dan penyeberangan.

Angkutan perairan pedalaman atau angkutan perairan daratan adalah istilah lain untuk Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah ada sejak lama dan merupakan bagian dari tradisi manusia. Sebelum penggunaan angkutan darat seperti menggunakan kuda atau sapi, manusia telah menggunakan sungai untuk melakukan perjalanan jarak jauh. Di Indonesia, sungai menjadi area yang penting sehingga banyak pusat pemukiman, ekonomi, budaya, dan kota besar yang terletak di tepi sungai, seperti Palembang.<sup>30</sup>

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional

### 3. Angkutan Penyeberangan

Angkutan penyeberangan berperan sebagai penghubung bergerak yang mengatasi jalan atau jalur kereta yang terputus oleh perairan.

---

<sup>30</sup> *Ibid.*

Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal sebagai *ferry transport*. Selain itu, berdasarkan Pasal 7 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat jenis-jenis angkutan laut lainnya seperti Angkutan Laut dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

### 2.3.3 Perjanjian Pengangkutan

Pengangkutan merupakan kesepakatan di mana satu pihak berjanji untuk mengangkut orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sementara pihak lainnya setuju untuk membayar biayanya. Biasanya, pengangkutan ini tidak tertulis secara formal namun didukung oleh dokumen angkutan yang menyatakan bahwa perjanjian tersebut telah terjadi.<sup>31</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, terdapat dua pihak utama: pengangkut dan pengirim barang atau penumpang. Ketika kesepakatan telah tercapai antara pihak-pihak ini, maka perjanjian pengangkutan dianggap terbentuk. Setelah pengangkut melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut barang atau penumpang, ia bertanggung jawab terhadap segala konsekuensi yang timbul terkait keselamatan dan keamanan penumpang atau muatan yang diangkutnya. Oleh karena itu, pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang mungkin dialami oleh penumpang atau barang yang diangkutnya.<sup>32</sup>

Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan, hubungan antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat berkelanjutan, tetapi hanya terjadi sesekali ketika

---

<sup>31</sup> Roby Darwis Haloho, Jinner Sidauruk, Dan Uton Utomo, (2018) “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan terhadap Barang Niaga Melalui Darat (Studi PT. Jasa Tunas Agung, Jl. Sempurna Ujung No. 148 Medan)”, PATIK : Jurnal Hukum, Vol. 07 No. 03. hal. 180

<sup>32</sup> *Ibid.*, hal. 181

pengirim memerlukan layanan pengangkutan untuk mengirim barang. Hubungan semacam ini dikenal sebagai "pelayanan berkala" karena tidak tetap dan hanya terjadi sesekali ketika dibutuhkan oleh pengirim. Perjanjian semacam ini diatur dalam Pasal 1601 KUHPerdara.<sup>33</sup>

Menurut undang-undang, pengangkutan biasanya dimulai setelah biaya angkutan dibayar terlebih dahulu. Namun, selain ketentuan hukum, juga ada kebiasaan di masyarakat di mana biaya angkutan bisa dibayar terlebih dahulu sebelum layanan pengangkutan dimulai. Perjanjian pengangkutan umumnya mencakup semua tahap proses pengangkutan secara luas, termasuk proses memuat, mengangkut, dan membongkar barang. Pengertian pengangkutan ini juga berkaitan erat dengan tanggung jawab pengangkut terhadap kejadian yang dapat menyebabkan kerugian. Dengan demikian, tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang atau penumpang dimuat ke dalam alat pengangkut, dan berlangsung hingga barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima.

Tanggung jawab dapat ditentukan dari kewajiban yang telah diatur dalam perjanjian atau undang-undang. Salah satu kewajiban pengangkutan adalah melaksanakan pengangkutan, yang mulai berlaku setelah penumpang atau pengirim membayar biaya angkutan.

Jika penumpang mengalami kecelakaan saat naik atau turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul akibat kecelakaan tersebut. Begitu pula dalam pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang terjadi dari saat barang dimuat hingga dibongkar di tempat tujuan. Namun, untuk barang bawaan, penggantian kerugian

---

<sup>33</sup> Sapto, Sigit Nugroho, Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Cetakan ke-1 (Solo: Pustaka Iltizam, 2019), hal. 57

dapat diberikan jika terjadi masalah.<sup>34</sup>

Namun, tanggung jawab pengangkut ini memiliki batasan yang diatur oleh undang-undang. Menurut undang-undang, pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul akibat kesalahan, kecuali dalam hal:

- a. Keadaan memaksa (*force majeure*),
- b. Cacat barang itu sendiri, atau
- c. Kesalahan dan kelalaian dari pengirim atau pemilik barang.

Menurut Purwostjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pihak pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>35</sup>

Menurut R. Soekardono, bahwa perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan ke tempat tujuan tertentu, pihak lainnya (pengirim) berkewajiban untuk membayar biaya tertentu untuk pengangkutan.<sup>36</sup>

Kemudian ada kelompok yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan suatu perjanjian untuk melakukan pekerjaan. Purwostjipto berpendapat bahwa perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian campuran, karena mempunyai unsur:

- a. Pelayanan berkala (Pasal 1601 KUHPer)

---

<sup>34</sup> Widarti, Candra Ayu, (2020) "Perlindungan Konsumen bagi Pengguna Angkutan Barang Melalui Layanan Ojek Online (Go-Send)" Salatiga: Universitas Kristen Satya Wacana, hal. 30 - 31

<sup>35</sup> Anik Wulandari, "Perlindungan Hukum Ekspediter Atas Pengiriman Produk Agrikultura Berdasarkan Sea Transport Agreement". Privat Law Vol. VI No. 2 hal. 174

<sup>36</sup> Roby Darwis Haloho, Jinner Sidauruk, Dan Uton Utomo, *Op. cit.*, hal. 183

- b. Unsur penyimpanan, adanya penetapan dalam Pasal 468 ayat 1 KUHD
- c. Unsur pemberian kuasa terdapat dalam Pasal 371 ayat 1 KUHD.<sup>37</sup>

#### 2.3.4 Tanggung Jawab Pengangkutan

Pengusaha pengangkutan bertanggung jawab atas keselamatan barang, keterlambatan kedatangan barang, kerusakan, dan kehilangan barang yang diangkut. Dengan demikian, posisi pengusaha pengangkutan sejalan dengan pengangkutan sebagaimana diatur dalam Pasal 91 KUHD, yang menyatakan bahwa pengangkut harus bertanggung jawab atas semua kerusakan yang terjadi pada barang setelah menerima barang tersebut untuk diangkut, kecuali jika kerusakan disebabkan oleh cacat pada barang itu sendiri, keadaan memaksa, atau kesalahan dari si pengirim.<sup>38</sup>

Tanggung jawab dalam hukum pengangkutan diatur dalam Pasal 1236 KUHPerdara yang menyatakan bahwa : “Pengangkut wajib mengganti biaya, rugi dan bunga yang layak harus diterima bila ia tidak menyerahkan atau tidak merawat sepantasnya untuk menyelamatkan barang-barang angkutan”.

Dalam pasal 438 ayat 3 KUHD menyatakan : “Ia bertanggung jawab atas perbuatan dari mereka, yang dikerjakannya dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut”.

Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab yaitu: tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak.

---

<sup>37</sup> Widarti, Candra Ayu, *Op. cit.* hal. 32

<sup>38</sup> Febri Hanter Haloho, Skripsi: “Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Antara Penumpang Dan Barang Dengan PT.Intra Jurusan Siantar-Jambi” (Jambi: Universitas Jambi,2022), hal. 5

a. Tanggung Jawab Karena Kesalahan (*foult liability*)

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kesalahannya. Pihak yang mengalami kerugian hanya perlu membuktikan bahwa kesalahan telah terjadi, tanpa perlu membuktikan kesalahan pengangkut secara eksplisit. Prinsip ini didasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdara yang mengatur perbuatan melawan hukum sebagai prinsip umum. Ketentuan khusus lebih lanjut diatur dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan. Kerugian yang dihitung tidak mencakup keuntungan yang diperoleh atau biaya pelayanan yang sudah dinikmati oleh pengguna jasa.

b. Tanggung Jawab Karena Praduga (*presumption liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia tidak perlu membayar ganti rugi. "Tidak bersalah" dalam konteks ini berarti tidak melakukan kelalaian, telah berusaha untuk mencegah kerugian, atau bahwa peristiwa yang menyebabkan kerugian tersebut tidak dapat dihindari. KUHD juga mengadopsi prinsip tanggung jawab karena praduga, yang dijelaskan dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD. Pasal tersebut menyatakan bahwa jika barang yang diangkut tidak diserahkan sepenuhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada

pengirim kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa kejadian tersebut tidak dapat dicegah atau dihindari.

c. Tanggung Jawab Mutlak (*absolute liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang dijalankannya tanpa memerlukan bukti kesalahan dari pengangkut. Prinsip ini tidak memerlukan pembuktian bahwa pengangkut melakukan kesalahan. Pengangkut tidak dapat dibebaskan dari tanggung jawab atas kerugian yang terjadi, tidak peduli penyebab kerugian tersebut. Prinsip ini dapat dijelaskan dengan mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang muncul akibat peristiwa apa pun selama pengangkutan. Dalam peraturan tentang pengangkutan, prinsip tanggung jawab mutlak sering kali diatur. Ini mungkin karena pengangkut, dalam memberikan jasa angkutan, tidak harus menanggung risiko yang terlalu berat. Namun, ini tidak menghalangi pihak-pihak terlibat untuk menggunakan prinsip ini dalam kesepakatan untuk menyelesaikan tanggung jawab secara praktis, sesuai dengan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan, harus dijelaskan dengan jelas dalam perjanjian pengangkutan, misalnya dalam dokumen pengangkutan.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Widarti, Candra Ayu, *Op. cit*, hal. 28-30

### 2.3.5 Pengertian Barang

Menurut Undang-undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, barang adalah segala benda, baik yang memiliki bentuk fisik maupun tidak, yang dapat bergerak atau tidak, dapat habis atau tidak, dan dapat diperdagangkan, digunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.

Barang-barang menurut Fandy Tjiptono adalah “produk yang berwujud fisik sehingga dapat bisa dilihat, disentuh, dirasa, dipegang, disimpan, dan perlakuan fisik lainnya”. Ditinjau dari daya tahannya, terdapat dua macam barang yaitu:

- a. Barang tahan lama (*durable goods*) merupakan barang berwujud yang biasanya bisa tahan lama dengan banyak pemakaian, atau umur ekonomisnya untuk pemakaian normal satu tahun atau lebih. Contoh: lemari es dan televisi.
- b. Bahan tidak tahan lama (*non-durable goods*) merupakan barang berwujud yang biasanya habis dikonsumsi dalam satu kali pemakaian, atau umur ekonomisnya dalam pemakaian normal kurang dari satu tahun. Contoh: sabun mandi dan makanan.
- c. Barang konsumen merupakan barang yang dikonsumsi untuk kepentingan konsumen akhir (individu atau rumah tangga), dan bukan untuk kepentingan bisnis.
- d. Barang industri merupakan barang yang di konsumsi oleh industriawan (konsumen antara atau konsumen bisnis). Barang industri digunakan untuk keperluan selain di konsumsi langsung yaitu: untuk diolah menjadi barang lain atau untuk dijual kembali.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Mohammad Effan Djodie, Skripsi: “Tanggung Jawab Perdata Pelaku Usaha Atas Hilangnya Paket Pengiriman Barang Konsumen Melalui Jasa Transportasi Darat” (Medan: Universitas Medan Area, 2022), hal. 34-36.

Terdapat 3 kriteria barang yang termasuk dalam kategori barang rusak:

- a. Barang-barang yang rusak tanpa adanya niat untuk merusaknya, contohnya akibat bencana alam atau sifat kimia dari barang tersebut.
- b. Barang-barang yang mengalami kerusakan selama dalam perjalanan dantidak dapat digantikan oleh asuransi.
- c. Barang-barang yang sudah kadaluarsa (*expired*).<sup>41</sup>



---

<sup>41</sup> Dapot Hamonangan Saragih (2023), Skripsi: "Tanggung Jawab Hukum Jasa Ekspedisi dalam Pengajuan Klaim atas Kerusakan dan Hilangnya Barang Kiriman pada PT Lion Parcel di Kota Medan" Medan: Universitas Medan Area, hal. 24

### BAB III

#### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

##### 3.1.1 Waktu Penelitian

No	Kegiatan	Bulan																		
		Oktober 2023				Februari 2024				April 2024				Juli 2024				September 2024		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
1	Pengajuan Judul																			
2	Seminar Proposal																			
3	Perbaikan Proposal																			
4	Penelitian																			
5	Penulisan Skripsi																			
6	Seminar Hasil																			
7	Sidang Meja Hijau																			

### 3.1.2 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO), Tanjungbalai tepatnya di Jalan Pelabuhan Teluk Nibung, Kel. Perjuangan, Kec. Teluk Nibung, Kota Tanjungbalai, 21332.

## 3.2 Metode Penelitian

### 3.2.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yang merupakan penelitian hukum berbasis kepustakaan yang dilakukan dengan menganalisis bahan-bahan pustaka atau data sekunder. Secara umum, metode ini melibatkan analisis terhadap buku, artikel jurnal, skripsi, dan peraturan hukum yang relevan terkait dengan isu yang sedang diteliti. Metode penelitian hukum normatif ini sering disebut sebagai studi dokumen atau penelitian perpustakaan, dengan fokus utama pada eksplorasi teoritis dan analisis hukum yang ada.

### 3.2.2 Jenis Data

Dalam penelitian dalam tulisan yang menggunakan pendekatan normatif, maka bahan hukum yang digunakan diperoleh melalui penelusuran bahan hukum atau studi pustaka terhadap bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.<sup>42</sup>

- a. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang terdiri dari peraturan hukum nasional yang diatur berdasarkan hierarkinya, dimulai dari Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang, peraturan pemerintah, dan peraturan lain yang berada di bawah undang-undang.

---

<sup>42</sup> Johnny Ibrahim, Teol & Metodologi penelitian hukum normatif, (Malang: bayumedia publishing, 2012), hal. 392.

- b. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh dari buku teks, jurnal internasional, pandangan para akademisi, studi kasus hukum, serta simposium yang dilakukan oleh pakar yang berkaitan dengan topik hukum tanggung jawab Perusahaan bongkar muat..
- c. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan interpretasi atau penjelasan yang signifikan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber lainnya.

Sumber hukum diperoleh melalui akses perpustakaan, penelusuran daring, buku-buku, Undang-Undang, peraturan-peraturan, dan pandangan para ahli.

Adapun bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- b. Kitab Undang – Undang Hukum Dagang
- c. Undang-Undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- d. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan

### 3.2.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa

pemahaman yang baik tentang teknik pengumpulan data, peneliti tidak akan berhasil mendapatkan data yang diperlukan.<sup>43</sup>

Adapun teknik pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan 2 (dua) cara yaitu :

- a. Studi kepustakaan (*Library Research*) dilakukan dengan membaca, mengutip, dan mencatat informasi dari berbagai sumber seperti buku, peraturan hukum, penelitian sebelumnya, dan literatur terkait lainnya yang relevan dengan topik penelitian. Tujuan utamanya adalah untuk mengumpulkan data sekunder dari berbagai sumber buku.
- b. Studi Lapangan (*Field Research*) Dalam rangka memperoleh data primer, langkah yang diambil adalah melakukan studi lapangan atau riset lapangan yang menggunakan wawancara sebagai metode pengumpulan data primer. Wawancara adalah proses interaksi yang bertujuan untuk mendapatkan informasi dengan cara mengajukan pertanyaan kepada narasumber secara langsung. Dalam konteks penelitian ini, wawancara dilakukan dengan responden yang berasal dari PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) di Kota Tanjungbalai.

### 3.2.4 Analisis Data

Analisis data adalah proses sistematis untuk mencari, menyusun, dan mengorganisir data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi. Proses ini meliputi pengelompokan data ke dalam kategori, pembuatan deskripsi yang terstruktur, sintesis informasi, pengidentifikasian pola,

---

<sup>43</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. (Bandung: Alfabeta, 2010), hal. 308.

penentuan fokus penelitian, dan penyusunan kesimpulan agar dapat dipahami dengan jelas oleh peneliti maupun orang lain.<sup>44</sup> Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Data terdiri dari teks dan gambar yang berasal dari transkripsi wawancara, catatan lapangan, foto, rekaman video, dokumen pribadi, dokumen resmi, memo, serta berbagai dokumen lainnya. Penarikan kesimpulan dalam penelitian ini mengikuti metode deduktif.



---

<sup>44</sup> Umar Sidiq dan Moh. Miftachul Choiri, *Metode Penelitian Kualitatif Di Bidang Pendidikan*, (Ponorogo: CV. Nata Karya, 2019), hal. 103.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Simpulan**

Berdasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan penulis diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pengaturan hukum terkait tanggung jawab perusahaan bongkar muat diatur dalam pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 yang mengharuskan perusahaan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya guna melindungi konsumen dari kerugian selama proses bongkar muat barang.
2. Dalam praktiknya, tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) kota Tanjungbalai dalam mengganti kerugian pemilik barang dilakukan berdasarkan harga kewajaran, yang ditentukan melalui evaluasi bersama pihak pengangkut, tenaga kerja bongkar muat, dan PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO).
3. Penyelesaian sengketa antara PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) kota Tanjungbalai dengan pemilik barang (konsumen) dilakukan melalui jalur non-litigasi, melalui rapat evaluasi yang melibatkan pihak-pihak terkait untuk mengidentifikasi penyebab kekurangan atau kerusakan barang serta menentukan pihak yang bertanggung jawab, selanjutnya melakukan musyawarah dengan pemilik barang (konsumen) untuk menentukan solusi yang adil dan kompensasi yang memadai.

## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberikan saran yang dapat dijadikan pertimbangan oleh semua pihak terkait tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas kekurangan jumlah barang dalam pengangkutan melalui laut pada PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) kota Tanjungbalai, sebagai berikut:

1. Pemerintah harus mengambil tindakan tegas terhadap perusahaan yang melanggar aturan dan mengembangkan kebijakan yang lebih ketat. Hal ini meliputi peningkatan pengawasan, penerapan sanksi yang tepat, dan penyempurnaan kebijakan.
2. Pemerintah seharusnya tidak hanya menetapkan standar ganti rugi yang sesuai, tetapi juga memastikan bahwa mekanisme kompensasi mampu memberikan perlindungan yang lebih baik bagi konsumen. Hal ini termasuk mengembangkan kebijakan yang dapat meningkatkan nilai ganti rugi untuk lebih menjamin hak-hak konsumen dan memberikan efek jera bagi perusahaan yang gagal melaksanakan kewajibannya.
3. Perusahaan lebih memperkuat mekanisme non-litigasi seperti musyawarah dengan mengembangkan prosedur yang lebih transparan dan partisipatif.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU

Amriani Nur, 2011, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata, Rajawali Pers*, Jakarta

Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003).

Djafat Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan ke-1 (Jakarta: PIKH FHUP, 2011).

Fadillah & Lilif, *Pendidikan Karakter Anak Usia Dini*. (Jogjakarta: Ar-Ruzz Media, 2013).

Fakhry Amin, Riana Susmayanti, Fuqoha, Femmy Silaswaty Faried, Suwandoko, Muhammad Aziz Zaelani, Asri Agustiwi, Herlina, Deni Yusup Permana, Dika Yudanto, Mohamad Hidayat Muhtar, Adwi Mulyana Hadi, Ibnu Sam Widodo, Moh. Rizaldi, *Ilmu Perundang-undangan* (Banten: Sada Kurnia Pustaka, 2023), netLibrary e-book

Gultom, Elfrida, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Jakarta: Literata Lintas Media 2020).

Hamid, H, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, (Makassar: Sah Media, 2017).

Isna, Nurla Aunillah, *Panduan Menerapkan Pendidikan Karakter di Sekolah*, (Jogjakarta: Laksana, 2011).

Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi penelitian hukum normatif*, (Malang: bayumedia publishing, 2012).

Mamat Supriatna, Elpri Darta Putra, Riduan Febriandi, Laely Farokhah, Aulia Akbar, Zaenal Abidin, Karmila P. Lamadang, Mursalim, Alman, *Etnopedagogik Pendidikan Inklusif Berbasis Kearifan Lokal di Nusantara*, (Bandung: Indonesia Emas Group, 2023), netLibrary e-book.

Sapto, Sigit Nugroho, Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Cetakan ke-1 (Solo: Pustaka Iltizam, 2019).

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. (Bandung: Alfabeta, 2010).

Umar Sidiq dan Moh. Miftachul Choiri, *Metode Penelitian Kualitatif Di Bidang Pendidikan*, (Ponorogo: CV. Nata Karya, 2019)

William Chang, *Pengantar Teologi Moral*. (Yogyakarta: Kanisius, 2001). Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2013).

## **B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan,

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan

## **C. Jurnal / Karya Ilmiah / Skripsi**

Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, 2019 *Tanggung Jawab PBM PT. PELINDO III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti*. Banjarmasin: Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin.

Amanysiwiokta Erlangga, Achmad Busro, Irawati, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada Perusahaan Bongkar Muat Barang Di Kota Jambi" Notarius, Vol.14 No.2, (2021).

Ayu, Suryani, (2020), Skripsi: "Analisis Peranan Freight Forwarder Dalam Proses Pengiriman Baran Ekspor Melalui Transportasi Laut Pt. Deros Indah Prima" Surabaya: Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati.

Djodie, Mohammad Effan, Skripsi: "Tanggung Jawab Perdata Pelaku Usaha Atas Hilangnya Paket Pengiriman Barang Konsumen Melalui Jasa Transportasi Darat" (Medan: Universitas Medan Area, 2022).

Haloho, Febri Hanter, (2022), Skripsi: “Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Antara Penumpang dan Barang Dengan PT.Intra Jurusan Siantar-Jambi” Jambi: Universitas Jambi.

Haloho, Roby Darwis, Jinner Sidauruk, Dan Uton Utomo, “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan terhadap Barang Niaga Melalui Darat (Studi PT. Jasa Tunas Agung, Jl. Sempurna Ujung No. 148 Medan)”, PATIK : Jurnal Hukum, Vol. 07 No. 03 (2018).

Harahap, Rahalim Raja Muda, Taufik Siregar, and Rizkan Zulyadi, “Analisis Hukum terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan pada PT. Peln Cabang Lhokseumawe”. Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS), Vol. 5, No. 1 (2022).

Hatta, Muhammad, Dewi Astutty Mochtar, and Mohammad Ghufon AZ, ”Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia” Bhirawa Law Journal, Vol. 2 No.1, (2021).

Hidayani, Sri, “Aspek Hukum pada Proses Persidangan di Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen”, Anthropos: Jurnal Antropologi Sosial dan Budaya, Vol. 3, No. 2, (2018)

Hidayani, Sri, Anggreni Atmei Lubis, “Tinjauan Hukum Terhadap Perlindungan Konsumen dalam Penggunaan Jasa Laundry Menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1999”, GOVERNANCE: Jurnal Ilmiah Kajian Politik Lokal dan Pembangunan, Vol. 10, No. 2, (2023).

Hidayat, Fandi (2023), Skripsi: “Tanggungjawab Perdata Pt. Pelindo Atas Kerusakan Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Belawan (Studi Penelitian di PT. Pelindo Regional I Cabang Belawan)” Medan: Universitas Islam Sumatera Utara.

Hidayati, “Budaya Sikap Tanggung Jawab Siswa di Madrasah Aliyah Negeri Insan Cendekia (MAN IC) Lombok Timur”, Schemata: Jurnal Pascasarjana UIN Mataram, Vol. 12 No. 1, (2023)

Jabalnur , Nur Intan , Muh. Zakyudin Al Abrar, “Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Dalam Proses Bongkar Muat Barang”. Delarev. Vol. 1, No.2, (2021)

Karima, Hidayati Nur, Skripsi: “*Tanggung Jawab Hukum Pt Garuda Indonesia (Persero) Tbk Atas Kelalaian Pramugari Yang Mengakibatkan Cacat Tetap Penumpang Dihubungkan Dengan Pasal 1367 Kuhperdata Jo Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*” (Jawa Barat: Universitas Pasundan, 2020).

Nurdin, Moch, Akhmad Syahbudin, Nur Selviyani, “Tanggung Jawab Pt. Meratus Line Cabang Banjarmasin Pada Kegiatan Bongkar Muat Peti Kemas”,

Jurnal Amnus: Pena Jangkar, Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, Vol. 1, No.1, (2021)

Rade, Stefanus Don, Ernesta Uba Wohon, “Pertanggungjawaban Perdata Perusahaan Bongkar Muat Dalam Pelaksanaan Pelaksanaan Perjanjian Di Kota Kupang”, Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia Universitas Katolik Widya Mandira, Vol. 7 No. 10, (2022)

Saragih, Dapot Hamonangan, (2023), Skripsi: "Tanggung Jawab Hukum Jasa Ekspedisi dalam Pengajuan Klaim atas Kerusakan dan Hilangnya Barang Kiriman pada PT Lion Parcel di Kota Medan" Medan: Universitas Medan Area.

Tektona, Rahmadi Indra, dkk, “Tanggung Jawab Hukum Pt. Gojek Indonesia Atas Saldo Gopay Konsumen Yang Hilang”, Widya Yuridika: Jurnal Hukum, Vol. 3 No. 1, (2020)

Warta, I Made, (2020). Wanprestasi Dalam Perjanjian Jual Beli Kain Tenun Songket Di Desa Sidemen. *Parta: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1), 32-35

Wicaksono, Irfan Fahmian, Skripsi: “*Tanggung Jawab Pt. Pelindo Iii Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*” (Universitas Muhammadiyah Magelang, 2019)

Widarti, Candra Ayu, (2020) "Perlindungan Konsumen bagi Pengguna Angkutan Barang Melalui Layanan Ojek Online (Go-Send)" Salatiga: Universitas Kristen Satya Wacana.

Wulandari, Anik “Perlindungan Hukum Ekspediter Atas Pengiriman Produk Agrikultura Berdasarkan Sea Transport Agreement”. *Privat Law* Vol. VI No. 2, (2018).

#### D. WEBSITE

Amanysiwiokta Erlangga, Achmad Busro, Irawati, “Perlindungan Hukum <https://www.cnnindonesia.com/edukasi/20230110143415-569-898449/pengertian-tanggung-jawab-contoh-bentuk-dan-ciri-cirinya> (Dikutip, 7 Januari 2024, 11.03 WIB)

Hasan, L. (2011). *Apa itu Perusahaan Bongkar Muat?* | [stevedoring](https://stevedoring.wordpress.com/about). (n.d.). (Dikutip, 9 Januari 2024, 13.34 WIB) <https://stevedoring.wordpress.com/about>

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW) <https://supplychainindonesia.com>

/permasalahandalam -aktivitas-pelabuhan-di-indonesia/. (Dikutip pada Tanggal 9 Januari 2024, Pukul 15.29 WIB)

#### **E. WAWANCARA**

Bapak SURYA HANDOKO - Junior Manager Keuangan dan UmumBapak

WANTO - Manager Bisnis dan Teknik

Ibu SPRITA TIURDINA - General Manager



## LAMPIRAN

### 1. Surat Permohonan Pengambilan Data/Riset dan Wawancara

 **UNIVERSITAS MEDAN AREA**  
**FAKULTAS HUKUM**

Kampus I : Jalan Kolam Nomor 1 Medan Estate (061) 7360168, 7366878, 7364348 (061) 7369012 Medan 20223  
Kampus II : Jalan Seliabudi Nomor 79 / Jalan Sei Serayu Nomor 70 A (061) 8225602 (061) 8226331 Medan 20122  
Website: www.uma.ac.id E-Mail: univ\_medanarea@uma.ac.id

---

Nomor : 591/FH/01.10/III/2024 19 Maret 2024  
Lampiran : ---  
Hal : Permohonan Pengambilan Data/Riset dan Wawancara

Kepada Yth :  
Kepala PT PELINDO Kota Tanjungbalai

di-  
Tempat

Dengan hormat, bersama surat ini kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk memberikan izin dan kesempatan kepada mahasiswa kami berikut ini :

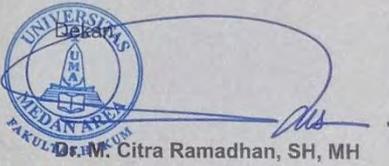
Nama : Syafril  
N I M : 208400170  
Fakultas : Hukum  
Bidang : Hukum Keperdataan

Untuk melaksanakan Pengambilan Data/Riset dan Wawancara di **PT PELINDO Kota Tanjungbalai** , guna penyusunan Skripsi Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Medan Area dengan judul "*Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat atas Kekurangan Jumlah Barang Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Studi PT PELINDO di Kota Tanjungbalai*".

Perlu kami sampaikan bahwa Pengambilan Data/Riset Dan Wawancara dimaksud adalah semata-mata untuk penulisan ilmiah dan penyusunan skripsi yang merupakan salah satu syarat bagi mahasiswa untuk mengikuti Ujian Skripsi di Fakultas Hukum Universitas Medan Area.

Apabila mahasiswa tersebut telah selesai melaksanakan pengambilan data/riset Dan Wawancara, kami mohon agar dapat diberikan Surat Keterangan telah selesai melaksanakan riset di instansi yang Bapak/Ibu pimpin.

Demikian kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terima kasih.

  
Dr. H. Citra Ramadhan, SH, MH

## 2. Surat Selesai Pengambilan Data/Riset dan Wawancara

Nomor : HK.02/25/4/1/B1/GM/TBA-24  
Lampiran : 1  
Perihal : Pelaksanaan Pengumpulan Data/Riset dan Wawancara

Tanjung Balai Asahan, 25 April 2024

**Kepada Yth. Dekan Universitas Medan Area**  
Jalan Kolam Nomor 1 Medan Estate  
di  
tempat

Memperhatikan Surat Dekan Universitas Medan Area Fakultas Hukum Nomor : 591/FH/01.10/III/2024 tanggal 19 Maret 2024 perihal Permohonan Pengambilan Data / Riset dan Wawancara.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dengan ini menyatakan :

- Nama : Syafril
- NIM : 208400170
- Fakultas : Hukum
- Bidang : Hukum Keperdataan

Bahwa benar telah melakukan pengambilan data / riset dan wawancara di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 1 Tanjung Balai Asahan sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku di Perusahaan.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

**REGIONAL 1 TG BL ASAHAN**  
**GENERAL MANAGER**  
  
**SPRITA TIURDINA**  
**NIP. 106614**



### 3. Dokumentasi Selesai Wawancara Bersama Pimpinan PT. Pelindo

