



**TESIS**

**PRINSIP-PRINSIP HUKUM TANGGUNG JAWAB  
PENGANGKUT DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN  
BARANG MELALUI LAUT DENGAN KAPAL LAYAR**

*(Principles Of Law Principles In The Carrier Responsibility  
Agreement With The Transportation Of Goods By Sea Ship Display)*

**Oleh**

**AGUSTIN LENI MAGDALEN ROHI RIWU  
NIM. 090720101008**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
KONSENTRASI HUKUM EKONOMI**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS JEMBER  
2012**

**TESIS**

**PRINSIP-PRINSIP HUKUM TANGGUNG JAWAB  
PENGANGKUT DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN  
BARANG MELALUI LAUT DENGAN KAPAL LAYAR**

*(Principles Of Law Principles In The Carrier Responsibility  
Agreement With The Transportation Of Goods By Sea Ship Display)*

**Oleh**

**AGUSTIN LENI MAGDALEN ROHI RIWU  
NIM: 090720101008**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
KONSENTRASI HUKUM EKONOMI**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS JEMBER  
2012**

**PRINSIP-PRINSIP HUKUM TANGGUNG JAWAB  
PENGANGKUT DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN  
BARANG MELALUI LAUT DENGAN KAPAL LAYAR**

*Principles Of Law Principles In The Carrier Responsibility  
Agreement With The Transportation Of Goods By Sea Ship Display*

**TESIS**

**Untuk Memproleh Gelar Magister Dalam Program Studi Ilmu Hukum  
Pada Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Jember**

**Oleh:**

**Agustin Leni Magdalen Rohi Riwu  
NIM. 090720101008**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
KONSENTRASI HUKUM EKONOMI**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS JEMBER  
2012**

**PENGESAHAN**

**TESIS INI TELAH DISETUJUI**

Tanggal 14 Januari 2012

**Oleh:**

**Dosen Pembimbing Utama :**

**Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H**  
**NIP. 19480428 198503 2 001**

**Dosen Pembimbing Anggota :**

**Kopong Paron Pius, S.H., S.U**  
**Nip. 19480903 198002 1 001**

**Mengetahui/menyetujui**  
**Dekan Fakultas Hukum**  
**Universitas Jember**

**Prof. Dr. M. Arief Amrullah, S.H., M.Hum**  
**NIP. 196001011988021001**

**Judul** : **PRINSIP-PRINSIP HUKUM TANGGUNG  
JAWAB PENGANGKUT DALAM  
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG  
MELALUI LAUT DENGAN KAPAL LAYAR.**

**Tanggal Ujian** : **29 Januari 2012**

**Sk Penguji** : **0133/H.25.1.1/PS.6/2011**

**Nama Mahasiswa** : **Agustin Leni Magdalen Rohi Riwu**

**Nim** : **0907 2010 1008**

**Program Studi** : **Magister Ilmu Hukum**

**Konsentrasi** : **Hukum Ekonomi**

#### **Pembimbing**

**Pembimbing Utama** : **Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H**

**Pembimbing Anggota** : **Kopong Paron Pius, S.H., S.U**

#### **Tim Penguji**

**Ketua Tim Penguji** : **Prof. Dr. H Khoidin, S.H., M.Hum,CN**

**Sekretaris Tim Penguji** : **Lilieq Istiqomah, S.H., M.H.**

**Anggota Penguji 1** : **Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H**

**Anggota Penguji 2** : **Kopong Paron Pius, S.H., S.U**

**PRINSIP-PRINSIP HUKUM TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT  
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT  
DENGAN KAPAL LAYAR**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji  
pada tanggal, 29 Januari 2012

**Susunan Tim Penguji,**

**Ketua**

**Sekretaris**

**Prof. Dr. H Khoidin, S.H., M.Hum,CN**  
NIP. 19630308 198802 1 001

**Lilieq Istiqomah, S.H., M.H..**  
NIP. 19490502 198303 2 001

**Anggota I**

**Anggota II**

**Prof.Dr.Herowati Poesoko,S.H., M.H.**  
NIP. 19480428 198503 2 001

**Kopong Paron Pius, S.H.,S.U**  
NIP. 19480903 198002 1 001

**Mengetahui/menyetujui  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Jember**

**Prof. Dr. M. Arief Amrullah, S.H., M.Hum**  
NIP. 196001011988021001

## **PERNYATAAN ORISINALITAS TESIS**

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Tesis saya ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Magister Ilmu Hukum), baik di Universitas Jember maupun di Perguruan Tinggi lain.
2. Tesis ini merupakan hasil gagasan, ide, pemikiran, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Tim Pembimbing.
3. Dalam tesis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan maupun daftar pustaka.
4. Apabila ternyata dalama naskah tesis ini dapat dibuktikan adanya unsur-unsur jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh dari karya tulis ini maupun sanksi lainnya yang berlaku di lingkungan Universitas Jember.

Jember, 29 Januari 2012  
Pembuat Pernyataan

Agustin Leni Magdalen Rohi Riwu  
NIM. 090720101008

## UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan memanjatkan Puji Syukur Kehadirat Tuhan Yesus Kristus, yang telah melimpahkan hikmat, dan penguasaan kepada penulis. Sehingga penulis dimampukan untuk menyelesaikan penulisan tesis yang berjudul **“Prinsip-Prinsip Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar”** dengan baik. DIA yang senantiasa memberikan kekuatan dan penghiburan dikala penulis merasa tak mampu. Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat akademik untuk menyelesaikan pendidikan Strata Dua (S2) pada Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Jember.

Terima kasih tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya saya ucapkan kepada Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H, selaku dosen pembimbing utama (DPU) yang dengan penuh suka cita, kasih dan perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga terselesaikannya tesis ini.

Terima kasih sebesar-besarnya dan penghargaan yang setingginya saya ucapkan kepada bapak Kopong Paron Pius, S.H., S.U, selaku Dosen Pembimbing Anggota (DPA) yang dengan penuh suka cita, perhatian ,dan kesabaran telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran.

Penulis menyadari bahwa tersusunnya tulisan ini tidak terlepas dari dukungan dari berbagai pihak sehingga dengan penuh kerendahan hati dan penuh ketulusan hati penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:



1. Rektor Universitas Jember Dr. Ir. Tarcius Sutikto, M.Sc, atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada saya untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan pada Program Studi Magister Ilmu Hukum.
2. Dekan Fakultas Universitas Jember , Prof. Dr. M. Arief Amrullah, S.H, M.Hum yang memberikan kesempatan dan fasilitas kepada penulis untuk mengikuti pendidikan Program Studi Magister Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.
3. Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum, Dr. Dominikus Rato, S.H, M.Si, atas kesempatan dan dorongan yang diberikan kepada saya untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Magister.
4. Ketua dosen penguji, Prof. Dr. H Khoidin, S.H., M.Hum,CN dan sekretaris dosen penguji , Ibu Liliek Istiqomah, S.H.,M.H, yang telah memberikan koreksi dan masukan demi penyempurnaan tesis ini.
5. Bapak dan ibu dosen pengajar Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Negeri Jember.
6. Orang tuaku, Papa Tana dan Mama Tana, Yang telah membesarkan penulis. Kedua mertuaku, Papa Wue dan Mama Hege. Terimakasih untuk semua perhatian, kasih sayang, dukungan dan do'anya bagi penulis. Tete Manis akan selalu menjaga, memelihara dan memberkati papa dan mama dalam hari tua.
7. Suamiku tercinta Samuel Estefanus Doko dan buah hatiku Ade Khezya Theofanya yang selalu memberikan motivasi bagi penulis dalam menyelesaikan penulisan tesis ini.
8. Keluarga alm. H.S.D.Gah, karena perbuatan baik Tuhan Yesus melalui bapa Son dan mama Wona, sehingga ini semua dapat terlaksana.

9. Untuk tanteku (Mam Tade), omku (ma Gale, ma Kore), Kakak (Kak Yanto, Aa Nadila, bu Aten) dan Adikku (Ady Jr, Aty dan Nona), Ipar-iparku, terima kasih untuk semangat dan motivasinya, aku bangga memiliki kalian.
10. Hamba-hamba Tuhan (anggota PD Libanon, PD Viadolorosa, PD Betlehem, PD Bethesda, ibu Pdt.Nayoan, bpk Pdt, Herman Rihi, mama Manafe, mama Gita) yang senantiasa mendo'akan penulis, kiranya melalui tesis ini nama Tuhan selalu di puji dan di permuliakan.
11. Teman-temanku, Kontingen Kupang, sahabat seperjuanganku (Puan, Riny, Doly ), saudaraku di Jember (Dedy Kodi, Lia Alaska, Kiki Pala), anak-anak kosan Barbye no 27 (Mak Titin, Dewi Tipis, Mak Inik, Lipuz, Mekoz, Dwi so sweet, Ani Marpuah, Ida n Algi) yang selalu membuatku tertawa, Menangis bersamaku, memberikan semangat dan bantuan dalam penyelesaian perkuliahan dan tesis ini. Teman-teman Program Magister Ilmu Hukum Universitas Negeri Jember Kelas A angkatan 2009. Tuhan memberkati kalian semua.
12. Serta pihak-pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis dalam penyusunan tesis ini.

Besar harapan penulis supaya hasil penulisan tesis ini dapat berdayaguna dan bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan informasi berkaitan dengan **“Prinsip-Prinsip Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar”**. Namun demikian, penulis menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan dan keterbatasan bekal ilmu yang ada pada diri penulis tesis ini. Oleh karena itu, untuk perbaikan

dan penyempurnaan penulisan tesis ini, penulis senantiasa akan menerima kritik dan saran dari semua pihak.

Jember, 29 Januari 2012

Penulis

## RINGKASAN

Peningkatan kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi, berpengaruh terhadap perkembangan pembangunan di bidang pengangkutan. Sehingga mendorong perkembangan dibidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan. Perjanjian pengangkutan barang melalui laut adalah perjanjian yang didasari pada ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara yang juga merupakan syarat sahnya suatu perjanjian. Dan Prinsip-prinsip dalam perjanjian yang antara lain, Konsensualitas, Kebebasan Berkontrak, Kekuatan mengikat atau *Pacta sunt servanda*, Itikad baik, Kepribadian. Perjanjian tersebut menimbulkan tanggung jawab masing-masing subjeknya seperti ditegaskan dalam Pasal 468 KUHDagang dan Pasal 41 ayat (3) UU no 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam prakteknya ditemui adanya pengalihan tanggung jawab dari pihak pengangkut kepada pihak penerima, dengan klausula-klausula yang ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar yang menerapkan standar kontrak, oleh karena itu permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut : 1) Apakah Perjanjian Pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar, telah sesuai dengan prinsip – prinsip dalam perjanjian ? 2) Apakah Keterlambatan Penyerahan Barang dari pengangkut kepada penerima, telah sesuai dengan prinsip tanggung jawab yang diatur dalam UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran ? 3) Apakah Resiko dalam pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar, mengakibatkan Pengalihan tanggung jawab Dari pengangkut kepada pengirim ?.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah : 1) Mengkaji dan menganalisa Perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar apakah telah sesuai dengan prinsip-prinsip dasar perjanjian; 2) Mengevaluasi dan mengkritisi tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut dalam perjanjian pengangkutan barang tersebut apakah telah sesuai dengan prinsip tanggung jawab dalam UU no 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran; 3) Mengkaji dan menganalisis Resiko yang mengakibatkan pengalihan tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan Kapal layar apakah bertentangan dengan prinsip tanggung jawab pengangkut dalam UU no 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Metode yang digunakan dalam penelitian tesis ini adalah penelitian yuridis normatif, dengan pendekatan katan perundang-undangan (*statute approach*). yang mengumpulkan bahan hukum Primer, bahan hukum sekunder serta bahan non hukum cara studi pustaka.

Hasil penelitian yang dicapai adalah 1) Perjanjian Pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar dalam praktek menerapkan perjanjian baku, Sehingga pihak pengirim barang atau pemilik barang, tidak diberi kesempatan untuk membicarakan isi perjanjian dan tidak boleh menambahkan ataupun mengurangi isi perjanjian. Terdesak oleh kebutuhannya akan pengangkutan barang maka pengirim terpaksa menandatangani perjanjian

pengangkutan tersebut. Sehingga Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar, tidak sesuai dengan Prinsip Itikad Baik. Sebab prinsip itikad baik sebagaimana ditegaskan dalam pasal 1338 ayat (3), bertujuan untuk mencegah perbuatan yang tidak patut. Merujuk pada teorinya Pitlo bahwa, Perjanjian baku merupakan perjanjian paksa (*dwang contract*), maka Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar mengandung unsur paksaan sehingga bertentangan dengan kepatutan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1323 KUHPerdara. 2) Keterlambatan penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima tidak sesuai dengan prinsip tanggung jawab pengangkut. Prinsip tersebut diatur dalam Pasal 468 KUHD dan Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan penyerahan barang kepada penerima. Namun dalam penerapannya pengangkut mengalihkan tanggung jawabnya kepada penerima dengan membebaskan biaya-biaya yang timbul akibat panjangnya waktu tunggu kapal dalam mengantri bongkar muatan dipelabuhan. 3) Risiko dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar timbul karena pengangkut tidak melaksanakan prestasi yang dibebankan kepadanya. Keadaan memaksa, kelalaian dan Avarai merupakan penyebab Pengangkut tidak dapat melaksanakan prestasinya. Risiko karena keadaan memaksa maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya. Sedangkan risiko karena kelalaian dan avarai merupakan tanggung jawab pengangkut, akan tetapi risiko ini sering menimbulkan pengalihan tanggung jawab dari pengangkut kepada pengirim. Sehingga Pasal 41 ayat (3) Undang-Undang Nomor.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, mewajibkan pelaksanaan Asuransi barang. Asuransi merupakan bentuk perlindungan hukum terhadap barang angkutan tersebut, bertujuan untuk menggantikan pengangkut dalam memberi ganti rugi kepada pemilik barang atau pengirim, atas kerugian yang terjadi dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Berdasarkan hasil penelitian, adapun saran yang ditujukan kepada Pemerintah daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur untuk lebih memperhatikan pelayaran rakyat yang kapal layar dan masih bersifat tradisional. Sebab Undang-Undang Nomor. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak mengakomodir tentang Pengangkutan Dengan Kapal Layar, Terutama dalam Pelaksanaan Asuransi terhadap barang muatan. Sehingga Pemerintah daerah direkomendasikan untuk mengeluarkan Peraturann daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur yang mengatur tentang Pelayaran rakyat.

## SUMMARY

Increased needs of the community will be a means of transport, affect the development progress in the field of transport. So in the field of technology, promote the development of infrastructure and facilities, transportation science that studies of transport, as well as the law of carriage. Haulage by sea agreement is an agreement based on the provisions of article 1320 KUHPerdata which is also the terms of an agreement as valid. And principles in the agreement, which among other things, freedom of Berkontrak, Konsensualitas, the force of law or Pacta sunt servanda, good faith, personality. The Treaty menimbulkan the responsibility of each subject as defined in article KUHDagang and article 41 468 paragraph (3) of law No. 17 of 2008 About a cruise. In practice found to transfer responsibility for third-party carrier to your recipient, dengnan clause-a clause set out in the Treaty of haulage by sea with the sailing ship that implements the standard contracts, Therefore the issue was examined in this study are as follows: 1) If the agreement through the sea haulage by sailing ship, has been in accordance with the principle – the principle in the Treaty? 2) whether the delay in the delivery of goods from the carrier to the recipient, has been in accordance with the principle of responsibility provided for in law no 5 of 2008 about a cruise? 3) is a risk in haulage by sea by sailing ship, resulting in the transfer of the responsibility Of the carrier to the sender?.

Objectives to be achieved in this research are: 1) review and analyze the haulage Agreement through the sea by sailing ship would have been in accord with the basic Treaty psinsip; 2) Evaluating and critiquing the responsibility of the carrier in the carriage of goods by sea in the carriage of such goods has been in accordance with the principle of liability in law No. 17 of 2008 About a cruise; 3) review and analyze the risks that result in the transfer of the responsibility of the carrier haulage by sea by sailing ship is contrary to the principle of liability of carrier in Act No. 17 of 2008 About a cruise.

The methods used in the study of this thesis is normative, juridical research with other statutory approach (statute approach). which collect Primary law, secondary legal materials as well as non-material way law library studies.

The research results achieved are 1) Treaty of haulage by sea by sailing ship in the practice of applying the Treaty, so that the raw sender of goods or the owner of the goods, are not given the opportunity to discuss the content of the agreement and may not add or reduce the content of the agreement. Pressed by his needs would haulage then sender is forced to sign an agreement to carry. So the agreement Through the sea Haulage By sailing ship, is not in accordance with the principle of good faith. For the principle of good faith as defined in article 1338 of paragraph (3), aiming to prevent inappropriate actions. Referring to his theory, the agreement Pitlo that raw is the forced agreement (dwang contract), then the Treaty of Haulage by sea By sailing ship containing elements of coercion that is contrary to propriety as defined in section 1323 KUHPerdata. 2) the delay in the delivery of goods of the carrier to the recipient does not comply with the principle of the responsibility of the carrier. The principles set forth in Article 468 KUHD and section 41 subsection (1) Act No. 17 of 2008 About the cruise, which confirms

that the carrier is responsible for the delay in the delivery of goods to the recipient. But in its application the carrier shifted responsibility to the recipient by charging the expenses incurred due to the length of waiting time in queue for loading and unloading of cargo ship in the port. 3) risk in Haulage by sea By sailing ship arising because the carrier does not implement the achievements made to him. The circumstances forcing, carelessness and Avarai is the cause of the carrier cannot carry out his achievements. Risks due to the keadaaan forced the carrier was released from her responsibilities. Whereas the risk due to neglect and avarai is the responsibility of the carrier, but this often raises the risk of transfer of the responsibility of the carrier to the sender. So that Article 41 paragraph (3) Act No. 17 of 2008 About a cruise, enjoins the insurance of goods. Insurance is a form of legal protection for such transport, aims to replace the carrier to give redress to the owner of the goods or the sender, for any damage that occurs in organizing transport of goods by sea.

Based on research results, as for the suggestion, addressed to the local Government of East Nusa Tenggara province to pay more attention to the cruise ship sails and that people still traditional. For Tax Law. 17 in 2008 About the cruise did not accommodate about Transport By sailing ship, Especially in the implementation of Insurance for the charge. So local governments are recommended to take out the Peraturann area of East Nusa Tenggara province which is set on a cruise of the people.

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL DEPAN</b> .....	i
<b>HALAMAN SAMPUL DALAM</b> .....	ii
<b>PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>PERNYATAAN ORISINAL</b> .....	v
<b>UCAPAN TERIMA KASIH</b> .....	vi
<b>RINGKASAN</b> .....	ix
<b>SUMMARY</b> .....	xiii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xv
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	5
1.3. Tujuan .....	6
1.4. Manfaat .....	7
1.5. Metode Penelitian .....	7
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
2.1. Pengangkutan Lau t.....	10
2.2. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut .....	16
2.3 Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut .....	23
<b>BAB 3. KERANGKA KONSEPTUAL</b> .....	28
<b>BAB 4 PEMBAHASAN</b> .....	31
4.1 Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar Dalam Ketentuan Perundang-Undangan .....	31
4.1.1 Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar.....	31
4.1.2 Standar Kontrak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar .....	68
4.1.3 Prinsip-Prinsip Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar .....	81
4.2 Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar .....	102
4.2.1 Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut.....	102
4.2.2 Penyerahan Barang Oleh Pengangkut Kepada Penerima ....	119
4.2.3 Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Keterlambatan Penyerahan Barang.....	127
4.3 Resiko Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar .....	139
4.3.1 Wanprestasi Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar.....	140
4.3.2 Resiko Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar.....	150
4.3.3 Asuransi Sebagai Perlindungan Hukum terhadap	



Tertanggung .....	161
<b>BAB 5. PENUTUP</b> .....	170
5.1 Kesimpulan.....	170
5.2 Saran .....	172
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	174
<b>LAMPIRAN</b> .....	177