

## **Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran sebagai Pengangkut atas Kerusakan Barang dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut kepada Penerima Berdasarkan Bill of Lading**

**Muhammad Fadhilah<sup>\*</sup>, Ratna Januarita**

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

<sup>\*</sup>dilahmf@gmail.com, ratna.januarita@unisba.ac.id

**Abstract.** Writing this law is a research on the liability of a shipping company that is domiciled as a carrier for goods that will be received by the Recipient in the event of damage and/or loss of goods in the implementation of the transportation of goods by sea based on the Bill of Lading. The liability of the carrier is limited by the provisions in the Bill of Lading regarding the nominal maximum compensation limit. Problems arise when the nominal price of goods that suffer losses and/or damage is often considered to be too much higher than the nominal limit of the maximum compensation in the Bill of Lading, so that usually the party who feels aggrieved will ask for accountability through a lawsuit against the law to avoid the provisions regarding the maximum compensation limit set out in the Bill of Lading. The research method in this writing uses normative juridical research, namely library law research which is carried out by examining library materials or mere secondary data. The library materials are divided into primary legal sources and secondary legal sources. The results of this study are the position of the Bill of Lading and the legal consequences for parties who have legal relations based on the Bill of Lading in the implementation of the transportation of goods by sea. Then the limitation of liability of a shipping company as a carrier against the recipient and legal remedies that can be taken by the recipient against the carrier in the event of damage and/or loss of goods during the implementation of goods transportation activities by sea must be based on the Bill of Lading.

**Keywords:** *Carrier, Bill of Lading, Responsibility.*

**Abstrak.** Penulisan hukum ini merupakan penelitian mengenai pertanggungjawaban suatu perusahaan pelayaran yang berkedudukan sebagai Pengangkut terhadap barang yang nantinya diterima oleh Penerima apabila terjadi kerusakan dan/atau kehilangan barang dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut berdasarkan Bill of Lading. Pertanggungjawaban dari Pengangkut tersebut dibatasi dengan ketentuan dalam Bill of Lading mengenai nominal dari batasan maksimum ganti kerugian. Masalah muncul ketika nominal dari harga barang yang mengalami kerugian dan/atau kerusakan sering dianggap terlampaui jauh lebih tinggi dibandingkan dengan nominal dari batasan maksimum ganti kerugian dalam Bill of Lading, sehingga biasanya pihak yang merasa dirugikan akan meminta pertanggungjawaban melalui gugatan perbuatan melawan hukum untuk menghindari ketentuan mengenai batasan maksimum ganti kerugian yang diatur dalam Bill of Lading. Metode penelitian dalam penulisan ini menggunakan penelitian yuridis normatif, yakni penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder belaka. Bahan pustakan tersebut terbagi atas sumber hukum primer dan sumber hukum sekunder. Hasil dari penelitian ini adalah dikemukakannya kedudukan Bill of Lading dan akibat hukum bagi para pihak yang memiliki hubungan hukum berdasarkan Bill of Lading dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut. Kemudian ditemukannya batasan tanggungjawab dari suatu perusahaan pelayaran sebagai Pengangkut terhadap Penerima dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Penerima terhadap Pengangkut apabila terjadi kerusakan dan/atau kehilangan barang dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang melalui laut harus didasarkan pada Bill of Lading.

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

## A. Pendahuluan

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke konsumen sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan. Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana 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.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pengangkut dan penerima. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum dalam pasal 468 KUHD.

Dalam pengangkutan barang melalui laut pun terdapat berbagai risiko yang mungkin terjadi dan dapat merugikan salah satu pihak dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut (baik itu Pengirim, Penerima maupun Pengangkut). Dalam hal ini, apabila terjadi kerugian yang dialami oleh salah satu pihak pada saat melaksanakan perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut (misalnya terjadi kerusakan barang), maka terdapat dokumen yang dapat dijadikan dasar untuk mengajukan Klaim/Gugatan terhadap pihak yang dianggap merugikan. Dokumen tersebut disebut Bill of Lading.

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

“Konosemen adalah sepucuk surat yang ditanggapi, dimana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu yang ditunjuk dan disana menyerahkannya pada orang yang ditunjuk, beserta dengan janji-janji apa penyerahan akan terjadi.”

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

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

## B. Metodologi Penelitian

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

digunakan metode penelitian yuridis normatif, yakni penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder belaka.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

#### **Tanggung Jawab Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG Sebagai Pengangkut Terhadap PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02**

Sebagaimana yang telah dijabarkan sebelumnya, telah diketahui bahwa Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 merupakan suatu perjanjian yang dapat dijadikan sebagai dasar untuk menentukan dan memintakan pertanggungjawaban Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut terhadap PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima apabila terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Oleh karena itu, maka ketentuan-ketentuan dalam Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 akan dijadikan dasar untuk menentukan seberapa jauh tanggung jawab Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut terhadap PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima apabila terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Berikut ialah ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab dari Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut berdasarkan ketentuan-ketentuan dalam Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02.

Mengacu kepada isi dari Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 (Article 5 Paragraph 1), apabila terjadi kerusakan yang disebabkan oleh pengangkut maka:

“(a) Ketika kehilangan atau kerusakan telah terjadi antara waktu pemuatan Barang oleh Pengangkut di Pelabuhan Pemuatan dan waktu pengosongan oleh Pengangkut oleh Pelabuhan Pembongkaran, tanggung jawab Pengangkut akan ditentukan sesuai dengan Hukum Jerman, membuat The Hague-Visby Rules secara wajib berlaku untuk bills of lading. Jika Bill of Lading telah diterbitkan di Jerman atau negara di mana The Hague Rules secara wajib berlaku dan Bills of Lading mencakup pengiriman ke atau dari Jerman dan negara yang disebutkan di atas antara negara-negara tersebut di atas, tanggung jawab Pengangkut akan menjadi ditentukan sesuai dengan hukum Jerman, membuat The Hague Rules berlaku secara wajib;

(b) Pengangkut tidak akan bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan Barang, jika kerugian atau kerusakan tersebut muncul sebelum pemuatan atau setelah pelepasan dari kapal. Terlepas dari hal di atas, jika undang-undang wajib yang berlaku menyatakan sebaliknya, Pengangkut akan mendapatkan keuntungan dari hak, pertahanan, pembatasan, dan kebebasan dalam The Hague-Visby Rules, bahkan jika kerugian atau kerusakan memang terjadi sebelum pemuatan pada atau setelah pelepasan dari kapal. Dalam hal Bill of Lading mencakup pengiriman ke atau dari Amerika Serikat, namun COGSA akan berlaku sebelum Barang dimuat dan setelah dikeluarkan dari kapal;

(c) Kecuali pemberitahuan kerugian atau kerusakan diberikan secara tertulis kepada Pengangkut atau agennya di Pelabuhan Bongkar sebelum atau pada saat pemindahan Barang ke dalam pengawasan orang yang berhak untuk mengirimkannya berdasarkan kontrak pengangkutan. , atau jika kehilangan atau kerusakan tidak terlihat, dalam waktu tiga (3) hari sejak pemindahan tersebut, pemindahan tersebut akan menjadi bukti utama pengiriman oleh Pengangkut seperti yang dijelaskan dalam Bill of Lading dan kehilangan atau kerusakan tersebut. yang mungkin terjadi pada Barang akan dianggap karena keadaan yang bukan merupakan tanggung jawab Pengangkut. Pemberitahuan tersebut harus secara jelas menjelaskan kerusakannya. Sekalipun demikian, jika Kontainer atau Wadah telah dikirim ke Pedagang, Pedagang harus membuktikan bahwa kerusakan atau kehilangan Barang tidak terjadi selama jangka waktu setelah pengiriman Kontainer atau Wadah, ketika Kontainer atau Wadah berada dalam tahanan Pedagang;

(d) Kompensasi akan dihitung dengan mengacu pada nilai Barang di tempat dan waktu pengiriman ke Pedagang, atau di tempat dan waktu pengiriman. Untuk tujuan menentukan

sejauh mana tanggung jawab Pengangkut atas kehilangan atau kerusakan Barang, nilai barang yang masuk akal disepakati untuk menjadi nilai faktur ditambah ongkos angkut dan asuransi yang dibayarkan;

(e) Jika Bill of Lading telah diterbitkan di AS atau di negara yang membuat The Hague Rules berlaku dan Bill of Lading ini mencakup pengiriman dari atau ke AS, COGSA akan berlaku COGSA juga akan berlaku sebelum Barang dikirim. dimuat dan setelah dikeluarkan dari kapal. "

### **Hal Yang Dapat Dilakukan Oleh Pt. Fajar Mas Murni Sebagai Penerima Terhadap Rickmers-Linie GmbH & Cie. Kg Sebagai Pengangkut Apabila Terjadi Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan Bill Of Lading Multimodal Transport Or Port To Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02**

Dalam hal ini dapat diketahui bahwa hal-hal yang dapat dilakukan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima terhadap Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut apabila terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut berdasarkan Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 adalah:

1. Melakukan pemberitahuan secara tertulis kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut atau Agennya di Pelabuhan Bongkar sebelum atau pada saat pemindahan Barang ke dalam pengawasan orang yang berhak untuk mengirimkannya berdasarkan Kontrak Pengangkutan, bahwa Barang yang diangkut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut telah hilang atau rusak pada saat diantara waktu dilakukannya pemuatan Barang di Pelabuhan Muat dan pada waktu dilakukannya pembongkaran di Pelabuhan Bongkar;
2. Apabila kehilangan atau kerusakan Barang tersebut tidak terlihat dalam jangka waktu tiga (3) hari sejak telah dilakukannya pemindahan, maka PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima dapat juga melakukan pemberitahuan secara tertulis kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut sebagaimana di uraikan pada poin a tersebut di atas;
3. Dalam hal tidak digubrisnya pemberitahuan tersebut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut, PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima dapat melakukan gugatan wanprestasi yang didasarkan pada Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 melalui Pengadilan Hamburg.
4. Pengajuan ganti kerugian yang dapat dimintakan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut atas kerusakan atau kehilangan Barang berdasarkan Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 tidak boleh melebihi \$ 500 (lima ratus dollar AS) per unit, karena Barang yang dilakukannya pengangkutan tersebut dikirim dari AS sehingga pengaturan mengenai batasan maksimum ganti kerugian yang berlaku ialah pengaturan dalam COGSA.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 merupakan suatu perjanjian yang mengikat antara Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG selaku Pengangkut terhadap PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima sebagai pihak-pihak yang saling memiliki hubungan hukum, sehingga dalam hal terjadinya kerusakan atau kehilangan atas Barang yang dilakukannya pengangkutan oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG selaku Pengangkut, maka Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 dapat dijadikan sebagai dasar untuk mengajukan Klaim ataupun gugatan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima terhadap Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG selaku Pengangkut. Terkait dengan hal tersebut juga, PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima tidak dapat menuntutkan penggantian ganti kerugian melebihi ketentuan yang tercantum dalam Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02, karena kedudukan Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut adalah sebagai suatu perjanjian yang mengikat para pihak terkait.

#### **D. Kesimpulan**

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

1. Tanggung jawab Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut berdasarkan Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 diantaranya:
  - a. Pengangkut bertanggungjawab atas kehilangan atau kerusakan Barang apabila hal tersebut terjadi diantara waktu saat dilakukannya pemuatan Barang oleh Pengangkut di Pelabuhan Muat dan saat dilakukannya pembongkaran oleh Pengangkut di Pelabuhan Bongkar. Pada saat hal tersebut terjadi, hukum yang berlaku ialah Hukum Jerman, sehingga ketentuan dalam The Hague-Visby Rules secara wajib berlaku untuk Bill of Lading ini. Kemudian, penerapan Hukum Jerman yang memberlakukan The Hague-Visby Rules juga berlaku apabila Bill of Lading mencakup pengiriman ke atau dari Jerman;
  - b. Pengangkut tidak akan bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan Barang, apabila kerugian atau kerusakan Barang tersebut terjadi saat belum dilakukannya pemuatan atau setelah dilakukannya pembongkaran dari Kapal. Namun, jika terdapat pengaturan yang mengatur sebaliknya, maka Pengangkut akan diberikan keuntungan dari hak, pertahanan, pembatasan, dan kebebasan dalam The Hague-Visby Rules, bahkan jika kerugian atau kerusakan memang terjadi sebelum dilakukannya pemuatan atau setelah pembongkaran dari Kapal. Dalam hal ini, Bill of Lading mencakup pengiriman ke atau dari Amerika Serikat, namun COGSA akan berlaku sebelum Barang dimuat dan setelah dibongkar dari Kapal;
  - c. Oleh karena Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan Barang yang terjadi saat sebelum dilakukannya pemuatan atau setelah dilakukannya pembongkaran dari Kapal, namun apabila kehilangan atau kerusakan Barang tersebut telah diberitahukan secara tertulis kepada Pengangkut atau Agennya di Pelabuhan Bongkar sebelum atau pada saat pemindahan Barang ke dalam pengawasan orang yang berhak untuk mengirimkannya berdasarkan Kontrak Pengangkutan atau apabila kehilangan atau kerusakan Barang tersebut tidak terlihat dalam jangka waktu tiga (3) hari sejak telah dilakukannya pemindahan, maka keadaan tersebut menjadikan Pengangkut bertanggungjawab atas kehilangan atau kerusakan Barang yang terjadi pada saat itu. Kendati demikian, Pedagang tetap harus membuktikan bahwa kehilangan atau kerusakan Barang tersebut terjadi sebelum dilakukannya pengiriman Kontainer atau Wadah, yakni ketika Kontainer atau Wadah tersebut belum berada dalam penguasaan Pedagang;
2. Upaya hukum yang dapat dilakukan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima terhadap Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG selaku perusahaan pelayaran yang berkedudukan sebagai Pengangkut untuk memintakan ganti kerugian akibat terjadinya kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut ialah dengan cara:
  - a. Melakukan pemberitahuan secara tertulis kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut atau Agennya di Pelabuhan Bongkar sebelum atau pada saat pemindahan Barang ke dalam pengawasan orang yang berhak untuk mengirimkannya berdasarkan Kontrak Pengangkutan, bahwa Barang yang diangkut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut telah hilang atau rusak pada saat diantara waktu dilakukannya pemuatan Barang di Pelabuhan Muat dan pada waktu dilakukannya pembongkaran di Pelabuhan Bongkar;
  - b. Apabila kehilangan atau kerusakan Barang tersebut tidak terlihat dalam jangka waktu tiga (3) hari sejak telah dilakukannya pemindahan, maka PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima dapat juga melakukan pemberitahuan secara tertulis kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut sebagaimana di

- uraikan pada poin sebelumnya tersebut di atas;
- c. Dalam hal tidak digubrisnya pemberitahuan tersebut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut, PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima dapat melakukan gugatan wanprestasi yang didasarkan pada Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02 melalui Pengadilan Hamburg.

#### **Daftar Pustaka**

- [1] Abdulkadir Muhammad, Hukum Perdata Indonesia, Cet. I, Citra Adytia Bakti, Bandung, 1993.
- [2] Agus Yudha Hernoko, Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial, Kencana, Jakarta, 2011.
- [3] Bambang Sunggono, Metodologi Penelitian Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.
- [4] Capt.R.P.Suyono, Shipping Pengangkutan Intermodal Elspor Impor Melalui Laut, Jakarta, PPM, 2003.
- [5] Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cetakan ketujuh Edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996.
- [6] H.M.N. Purwosutjipto, SH, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, Djambatan, Cetakan II, 1984.
- [7] Hamdani, Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003.
- [8] Johnny Ibrahim, Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif, Edisi Rev. 295, Bayumedia Publishing, Malang 2012.
- [9] Lawalatta, Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut, Kumpulan Aspek-Aspek Problem Maritim Niaga, Aksara Baru, Jakarta, 1982.
- [10] M.A. Moegni Djojodirjo, Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramita, Jakarta, 2006.
- [11] Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981.