

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latarbelakangmasalah

Indonesia disebut sebagai negara maritim¹ dengan luas laut 70 % dan 30 %nya adalah daratan, di mana memiliki 17.000 lebih pulau-pulau yang membentang dari sabang sampai merauke. Dari 17.000 lebih pulau yang ada di Indonesia terdapat 5 pulau terbesar yang menjadi pulau-pulau utama yaitu pulau Sumatera, pulau Jawa, pulau Kalimantan, pulau Sulawesi, dan pulau Papua. Dengan banyaknya jumlah pulau di Indonesia, tak heran bahwa selain sebagai negara maritim, Indonesia juga disebut sebagai negara kepulauan² terbesar di dunia.

Indonesia sebagai negara maritim dengan luas laut 70 % menghubungkan 17.000 lebih pulau yang ada menjadikan laut sebagai salah satu pilihan masyarakat dalam melakukan perpindahan dari satu pulau ke pulau lain, terlebih untuk mendistribusikan kebutuhan-kebutuhan masyarakat. Dalam hal sebagai salah satu pilihan untuk melakukan perpindahan dan pendistribusian kebutuhan-kebutuhan masyarakat, tentunya kapal sebagai akses utama di laut haruslah dikelola dengan baik.

¹Menurut *Alfred Tayer Mahan* (Ahli strategi maritim), negara maritim adalah suatu negara yang memanfaatkan kekayaan lautnya dalam mencapai kesejahteraan dan kejayaannya. Selain itu, didukung dengan visi maritim yaitu pandangan hidup yang memonitor upaya mencapai kesejahteraan dan kejayaan melalui pemanfaatan kekayaan laut. (diakses dari <http://rarinirwestirupini.blogspot.com/2015/08/negara-maritim-atau-negara-kepulauan.html>, pada 8 juni 2018 pukul 12:20 wib).

Menurut Miffin arti maritim adalah negara yang banyak dikelilingi oleh wilayah laut dan perairan. (diakses dari <http://www.pengertianmenurutparaahli.com/pengertian-negara-maritim-menurut-para-ahli/> pada 8 juni 2018 pukul 15:15 wib).

Menurut Penulis negara maritim adalah suatu negara yang memiliki potensi laut yang besar yang dapat memberikan kesejahteraan kepada masyarakat melalui hasil-hasil olahan laut maupun langsung dari laut itu sendiri.

²Negara kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Republik Indonesia “Undang-Undang RI Nomor 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia” pasal 1 ayat 1.

Kapal sebagai sarana yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan laut³, memiliki peran penting untuk memajukan perdagangan dengan memperlancar arus barang dari satu daerah ke daerah lain. Pengangkutan melalui kapal sebagai salah satu sarana untuk mengangkut barang harus memiliki standar yang baik dan tidak bertentangan dengan undang-undang.

Berdasarkan Undang-undang nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 36 bahwa “kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Dalam hal pengertian kapal sesuai dengan pasal 1 ayat 36 Undang-undang nomor 17 tahun 2008 di atas, selanjutnya dalam pasal 38 dan pasal 39 dijelaskan bahwa “kapal negara adalah kapal milik negara yang digunakan oleh instansi Pemerintah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas pemerintah lainnya”, dan “kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia”.

Dalam melaksanakan pengangkutan barang, haruslah memiliki perjanjian bagi para pihak, baik pengirim, pengangkut maupun penerima. Perjanjian tersebut dibuat untuk menjelaskan langkah-langkah ataupun prosedur pengiriman barang tersebut dari tangan pengirim, hingga sampai ke tangan penerima. Selain untuk menjelaskan prosedur pengiriman,

³Angkutan Laut adalah *freight forwarder* yaitu jasa/transportasi angkutan barang untuk memenuhi kebutuhan pihak yang menyerahkan barang atas dasar konsinyasi atau penerima konsinyasi untuk melakukan pengapalan dan pengangkutan, pengurusan bea cukai, dan lain-lain kegiatan umum dilakukan oleh perusahaan / bisnis jasa angkutan laut. (diakses dari http://www.mediabpr.com/kamus-bisnis-bank/angkutan_laut.aspx pada 8 Juni 2018, pukul 13:00 wib).

perjanjian tersebut juga dibuat untuk mengantisipasi akan adanya suatu wanprestasi⁴ yang dilakukan salah satu pihak. Selain itu, perjanjian pengangkutan barang juga dibuat untuk menjelaskan posisi masing-masing pihak apabila terjadi hal di luar dugaan yang menyebabkan suatu permasalahan.

Pada prinsipnya pengangkutan merupakan perjanjian yang tidak tertulis. Para pihak mempunyai kebebasan menentukan kewajiban dan hak yang harus dipenuhi dalam pengangkutan. Undang-undang hanya berlaku sepanjang pihak-pihak tidak menentukan lain dalam perjanjian yang mereka buat dan sepanjang tidak merugikan kepentingan umum.

Pengangkut dalam hal ini penyedia jasa pengangkutan memiliki peran penting guna terlaksananya proses pengangkutan barang dengan aman, cepat dan utuh. Hal ini didasarkan pada pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan: “Persetujuan pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkatnya, mulai dari saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut”. Sesuai dengan isi pasal tersebut, maka kerugian yang timbul dalam menyelenggarakan pengangkutan barang menjadi tanggung jawab si pengangkut.

Permasalahan yang terjadi dalam proses pengangkutan dengan aman dan utuh tentunya menjadi tanggung jawab penyedia jasa pengangkutan, di mana dalam pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menjelaskan tentang kewajiban pengangkut untuk menjaga keselamatan

⁴Wirjono Prodjodikoro, mengatakan bahwa wanprestasi adalah ketiadaan suatu prestasi didalam hukum perjanjian, berarti suatu hal yang harus dilaksanakan sebagai isi dari suatu perjanjian. Barangkali dalam bahasa Indonesia dapat dipakai istilah “pelaksanaan janji untuk prestasi dan ketiadaan pelaksanaannya janji untuk wanprestasi”.(Wirjono Prodjodikoro, Asas-asas Hukum Perjanjian, Bandung: Sumur, hlm 17.)

H.Mariam Darus Badruzaman, mengatakan bahwa apabila debitur “karena kesalahannya” tidak melaksanakan apa yang diperjanjikan, maka debitur itu wanprestasi atau cidera janji. Kata karena salahnya sangat penting, oleh karena debitur tidak melaksanakan prestasi yang diperjanjikan sama sekali bukan karena salahnya.(R. Subekti, Hukum Perjanjian, Cet ke-IV (Jakarta: Pembimbing Masa, 1979), hlm 59.).

Menurut penulis, wanprestasi adalah keadaan di mana seseorang atau badan hukum yang terikat dalam suatu perjanjian, tidak melakukan wanprestasi sama sekali, atau melakukan prestasi tetapi terlambat dan melakukan prestasi tetapi tidak tepat.

barang yang harus diangkut dari saat diterima hingga penyerahan. Dalam hal tanggung jawab, tanggung jawab dalam pengangkutan dibedakan menjadi dua, yaitu tanggung jawab yang bersifat kewajiban di mana tanggung jawab ini terjadi umumnya karena kesalahan. Sementara itu tanggung jawab lainnya adalah tanggung jawab yang timbul karena peraturan perundang-undangan.

Mengenai tanggung jawab pengangkut sudah diatur secara jelas di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang bila mana terjadi kerusakan atas barang yang diangkut maka yang bertanggung jawab adalah pengangkut, kecuali pengangkut dapat membuktikan sebaliknya bahwa kerusakan tersebut akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya (*overmacht*)⁵, atau akibat sifat barang yang diangkut maupun kerusakan atas barang yang diangkut akibat kesalahan pengirim. Hal ini diatur lebih lanjut dalam pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pengangkut dapat mengisyaratkan bahwa ia tidak wajib mengganti kerugian, bila kepadanya diberitahukan sifat dan nilai barangnya dengan sengaja secara keliru.

Ganti rugi pengangkut dibagi menjadi dua bagian yang masing masing diatur dalam pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu ganti rugi yang harus dibayarkan pengangkut karena tidak diserahkannya barang sepenuhnya atau sebagian dari seluruhnya dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama ditempat tujuan dikurangi dengan apa yang dihemat untuk bea, biaya dan biaya angkutan karena tidak adanya penyerahan. Selanjutnya dalam pasal

⁵Menurut. R. Wirjono Prodjodikoro keadaan memaksa dalam hukum adalah keadaan yang menyebabkan bahwa suatu hak atau suatu kewajiban dalam suatu perhubungan hukum tidak dapat dilaksanakan. (Diakses dari <https://oemiy.wordpress.com/2010/12/30/keadaan-memaksa-overmacht-dalam-hukum-perdata/> pada 8 Juni 2018 pukul 17:05 wib).

Menurut Sri Soedewi Masjchoen Sofwan Overmacht adalah keadaan di mana debitur sama sekali tidak mungkin memenuhi perutangan (*absolute overmacht*) atau masih memungkinkan memenuhi perutangan, tetapi memerlukan pengorbanan besar yang tidak seimbang atau kekuatan jiwa di luar kemampuan manusia atau dan menimbulkan kerugian yang sangat besar. (Diakses dari <https://www.suduthukum.com/2017/03/pengertian-force-majeure.html> pada 8 Juni 2018 pukul 17:10 wib)

Menurut penulis *overmacht* adalah keadaan di mana terjadinya sesuatu hal yang di luar kemampuan seseorang atau badan hukum yang menjadikan suatu perjanjian batal, atau prestasi menjadi terlambat untuk dilaksanakan.

473 dijelaskan tentang ganti rugi atas kerusakan adalah dengan mengganti jumlah uang yang diperoleh dalam pasal 472 diatas dengan nilai barang yang rusak, dan selisih ini dikurangi dengan apa yang dihemat untuk bea, biaya dan biaya angkutan karena adanya unsur kerusakan.

Meskipun sudah diatur secara jelas tentang tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui laut dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, namun banyak sengketa yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui laut ini, terlebih karena pembuktian atas klaim masing-masing pihak atas kerugian-kerugian yang timbul dalam proses pengangkutan.

Masalah tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui laut merupakan hal yang sangat penting karena menyangkut masalah kepada siapa dan mengapa tanggung jawab pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan harus dibebankan. Sengketa yang sering timbul sebagai contoh adalah diterimanya suatu barang oleh penerima dari pengangkut dalam keadaan rusak, maka proses ganti rugi atas kerusakan barang tersebut harus melalui perhitungan-perhitungan yang tepat dan sesuai dengan prosedur atau Undang-undang yang berlaku. Hal inilah yang membuat penulis tertarik untuk mengangkat judul tentang **“Perlindungan Hukum Terhadap Penyedia Jasa Pengangkutan Barang Melalui Laut Menurut UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”**.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap penyedia jasa pengangkutan barang melalui laut menurut UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran ?
2. Bagaimana penyelesaian sengketa dalam proses penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut?

C. Manfaat Penelitian

Dengan dilaksanakan penelitian ini, menurut penulis ada beberapa manfaat atau kegunaan yang akan diperoleh antara lain:

1. Secara Teoritis

Sebagai upaya pengembangan wawasan pemahaman terhadap ilmu hukum, khususnya di bidang hukum bisnis berkaitan dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut secara praktis terhadap masyarakat dan peneliti.

2. Secara Praktis

Penelitian ini bermanfaat sebagai pedoman bagi penyedia jasa pengangkutan barang, para penegak hukum, pengacara maupun konsultan hukum di dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut di masa yang akan datang.

D. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Ingin mengetahui perlindungan hukum terhadap penyedia jasa pengangkutan barang melalui laut menurut UU No. 17 Tahun 2008.
2. Ingin mengetahui penyelesaian sengketa dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan Barang

1. Dasar Hukum Perjanjian Pengangkutan

Definisi perjanjian telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Pasal 1313, yaitu bahwa perjanjian atau persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Selain di dalam KUHPerdata, perjanjian pengangkutan barang juga diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 466, yaitu bahwa pengangkut dalam arti bab ini adalah orang yang mengikatkan diri baik dengan carter menurut waktu, atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Menurut Subekti, suatu perjanjian merupakan suatu peristiwa di mana seseorang berjanji kepada orang lain, atau di mana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁶R. Setiawan, menyebutkan bahwa perjanjian ialah suatu perbuatan hukum di mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.⁷ Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, berpendapat bahwa perjanjian merupakan perbuatan hukum dimana seseorang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap seorang lain atau lebih.⁸

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat

⁶Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, PT. Intermasa, Jakarta, 2001, hlm36.

⁷R. Setiawan, *Hukum Perikatan-Perikatan Pada Umumnya*, Bina Cipta, Bandung, 1987, hlm49.

⁸Sri Soedewi Masjchon, *Hukum Jaminan di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*, Liberty, Yogyakarta, 1980, hlm.1.

tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁹

3. Syarat Sah Perjanjian

Syarat sahnya suatu perjanjian diatur di dalam pasal 1320 KUHPerdara, yaitu untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Kata sepakat adalah berarti persesuaian dua kehendak di mana kehendak yang satu saling mengisi kehendak yang lain dan saling bertemu. Menurut Subekti, yang dimaksud dengan kata sepakat adalah persesuaian kehendak antara dua pihak yaitu apa yang dikehendaki oleh pihak ke satu juga dikehendaki oleh pihak lain dan kedua kehendak tersebut menghendaki sesuatu yang sama secara timbal balik.

Dan dijelaskan lebih lanjut bahwa dengan hanya disebutkannya "sepakat" saja tanpa tuntutan sesuatu bentuk cara (formalitas) apapun seperti tulisan, pemberian tanda atau panjer dan lain sebagainya, dapat disimpulkan bahwa bilamana sudah tercapai sepakat itu, maka sahlah sudah perjanjian itu atau mengikatlah perjanjian itu atau berlakulah ia sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya.¹⁰

Kata sepakat memang tidak ada diatur secara jelas di dalam KUHPerdatanamun di dalam pasal 1321 dijelaskan tentang "tiada sepakat yang sah apabila sepakat itu diberikan karena kekhilafan, atau diperolehnya dengan paksaan dan penipuan."

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian yaitu bahwa para pihak yang mengadakan perjanjian harus cakap menurut hukum, serta berhak dan berwenang melakukan

⁹Abdulkadir Muhammad, *hukum pengangkutan darat, laut dan udara, citra aditya bakti*, Bandung., 1991, hlm. 20.

¹⁰Subekti, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung, 1992, hlm 4.

perjanjian. Mengenai kecakapan Pasal 1329 KUHPerdara menyatakan bahwa setiap orang cakap melakukan perbuatan hukum kecuali yang oleh undang-undang dinyatakan tidak cakap. Pasal 1330 KUHPerdara menyebutkan orang-orang yang tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian yakni:

- Orang yang belum dewasa.
- Mereka yang berada di bawah pengampuan.
- Semua orang yang dilarang oleh Undang-Undang untuk membuat perjanjian-perjanjian tertentu.

3. Suatu hal tertentu

Yang dimaksud dengan suatu hal tertentu dalam suatu perjanjian ialah objek perjanjian. Objek perjanjian adalah prestasi yang menjadi pokok perjanjian yang bersangkutan. Prestasi itu sendiri bisa berupa perbuatan untuk memberikan suatu, melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu.

Di dalam KUHPerdara Pasal 1333 ayat 1 menyebutkan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai suatu hal tertentu sebagai pokok perjanjian yaitu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Mengenai jumlahnya tidak menjadi masalah asalkan di kemudian hari ditentukan (Pasal 1333 ayat 2).

4. Suatu sebab yang halal

Yang dimaksud dengan sebab atau kausa di sini bukanlah sebab yang mendorong orang tersebut melakukan perjanjian. Sebab atau kausa suatu perjanjian adalah tujuan bersama yang hendak dicapai oleh para pihak,¹¹ sedangkan sebagaimana yang telah dikemukakan Subekti, adanya suatu sebab yang dimaksud tiada lain daripada isi perjanjian.

4. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

¹¹Sri Soedewi Masjchon, Op.Cit., 1980, hlm 319.

Dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut tentunya harus dengan perjanjian pengangkutan antara pihak-pihak. Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim untuk pengangkutan barang, dan pengangkut dan penumpang dalam pengangkutan penumpang.¹²

Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua pihak masing-masing mempunyai kewajiban dan hak. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan kewajiban pengirim atau penumpang adalah membayar biaya pengangkutan.¹³

5. Asas-Asas Perjanjian

Asas-asas umum dalam perjanjian diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Asas konsensualisme

yaitu bahwa suatu perjanjian dan perikatan yang timbul telah lahir sejak detik tercapainya kesepakatan, selama para pihak dalam perjanjian tidak menentukan lain. Asas ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara mengenai syarat-syarat sah nya perjanjian.

2. Asas kebebasan berkontrak

yaitu bahwa para pihak dalam suatu perjanjian bebas untuk menentukan materi/isi dari perjanjian sepanjang tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan kepatutan. Asas ini tercermin jelas dalam Pasal 1338 KUHPerdara yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah mengikat sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

3. Asas kekuatan mengikat (*Pact Sun Servanda*),

¹²Abdulkadir Muhammad, *hukum pengangkutan darat, laut dan udara*, citra aditya bakti, Bandung., 1991, hlm. 21.

¹³Loc.cit.

Masing-masing pihak yang terikat dalam suatu perjanjian harus menghormati dan melaksanakan apa yang telah mereka perjanjikan dan tidak diperbolehkan melakukan perbuatan yang menyimpang atau bertentangan dengan perjanjian tersebut.

B. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Laut

1. Dasar Hukum Pengangkutan Laut

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) menjadi dasar hukum karena bersifat umum dan dapat digunakan sebagai landasan untuk menghindari kekosongan hukum di dalam bidang pengangkutan laut apabila di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) belum ada atau tidak ada diatur.

Pengangkutan laut juga diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menurut bab V bagian kedua tentang angkutan laut yang terdiri dari lima paragraf masing-masing pasal 7 sampai dengan pasal 17.

2. Pengertian Pengangkutan

Pengertian ‘angkutan’ menurut Abdulkadir Muhammad adalah berasal dari kata ‘angkut’ yang berarti mengangkat atau membawa, memuat dan atau mengirim. Mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat, membawa, atau mengirim. Pengangkutan berarti pengangkutan atau pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut.¹⁴

Dengan demikian, angkutan dapat berarti suatu proses atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan ulasan tersebut dapat diartikan bahwa pengangkutan mengandung pengertian suatu kegiatan memuat barang atau mengangkut orang yang biasa disebut penumpang, membawa barang atau penumpang ketempat yang lain.

¹⁴H. K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di perairan berdasarkan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008*, Jakarta, RajaGrafindo Persada, 2011 hlm 5.

Bilamana dirumuskan dalam satu kalimat yang dimaksud angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alatpemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dari alat angkut ke tempat yang telah ditetapkan.¹⁵

3. Asas-asas Pengangkutan

Pada umumnya perjanjian pengangkutan dibuat tidak tertulis, yang penting ialah persetujuan antara para pihak-pihak yang mengesahkan hubungan kewajiban dan hak. Kewajiban dan hak yang disahkan itu sudah dirumuskan dalam undang-undang pengangkutan. Jadi perjanjian pengangkutan itu pada hakikatnya memberlakukan kewajiban dan hak yang ditetapkan dalam undang-undang kepada kedua belah pihak. Menurut Abdulkadir Muhammad ada 4 asas pokok yang mendasari pengangkutan, yaitu :

a. Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan para pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.¹⁶

b. Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim kepada pengangkut. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.¹⁷

¹⁵*Ibid*, hlm6.

¹⁶Abdulkadir Muhammad, *hukum pengangkutan darat, laut dan udara*, citra aditya bakti, 1994, Bandung, hlm23.

¹⁷*Ibid*, hlm 24.

c. Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian.¹⁸

d. Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.¹⁹

4. Subjek dan Objek Pengangkutan

Berdasarkan pengertian pengangkutan dapat ditarik unsur-unsur dari kata angkutan, yaitu unsur pelaku, alat angkut, barang dan/atau penumpang, perbuatan, fungsi, dan tujuan.

Subjek dalam pengangkutan ialah:²⁰

a. Perbuatan

Unsur perbuatan dalam angkutan adalah suatu kegiatan untuk mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan atau boarding sampai dengan penurunan di tempat tujuan dengan selamat.

b. Fungsi

Unsur fungsi dalam angkutan adalah peningkatan nilai tambah atau kegunaan suatu barang yang diangkut di tempat tujuan. Peningkatan yang dimaksud adalah karena

¹⁸Loc.cit.

¹⁹Ibid, hlm 25.

²⁰H. K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm 6.

adanya pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain yang mengakibatkan kegunaan dari barang yang diangkut itu mengalami penambahan.

c. Tujuan

Unsur tujuan dalam angkutan adalah barang atau orang yang diangkut dapat sampai ke tempat tujuan dengan selamat.

d. Pelaku

Unsur pelaku dalam angkutan dapat berupa badan hukum yang melaksanakan pengangkutan seperti perusahaan pengangkutan baik berupa orang secara alamiah maupun orang dalam arti badan hukum seperti Perseroan Terbatas (PT). Orang secara alamiah yang dimaksud sebagai pelaku adalah buruh di pelabuhan yang mengangkut dan mengangkat barang-barang dari dan ke moda transportasi yang digunakan.

Objek dalam pengangkutan adalah: ²¹

a. Alat angkut

Unsur alat angkut dalam hal ini adalah berupa alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat tersebut digerakkan secara mekanik atau elektronik dengan teknologi tinggi yang harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Barang dan/atau penumpang

Unsur barang dan/atau penumpang merupakan objek yang dimuat dan diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang yang dapat diperdagangkan atau tidak dapat diperdagangkan dalam berbagai jenis klasifikasi.

²¹Loc.cit

5. Jenis-jenis pengangkutan Laut

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 7 dijelaskan jenis-jenis angkutan laut yaitu sebagai berikut :

a. Angkutan laut dalam Negeri

Adalah Kegiatan angkutan laut yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut Nasional dengan menggunakan Kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.²²

b. Angkutan laut luar Negeri

Adalah Angkutan laut dari dan Keluar Negeri yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dengan menggunakan Kapal berbendera Indonesia dan/atau Asing.²³

c. Angkutan laut Khusus

Adalah Kegiatan Angkutan laut yang dilakukan khusus untuk melayani kepetingan sendiri guna menunjang usaha pokoknya serta tidak melayani pihak lain.²⁴

d. Angkutan laut Pelayaran-Rakyat

Adalah Usaha Rakyat yang bersifat Tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar tradisional yang digerakkan sepenuhnya oleh angin, kapal layar motor ukuran tertentu dengan menggunakan tenaga mesin dan luas layar sesuai ketentuan, dan/atau kapal motor ukuran tertentu berbendera Indonesia.²⁵

²²Ibid, hlm 14.

²³Ibid, hlm 40.

²⁴Ibid, hlm 48.

²⁵Ibid, hlm 55.

6. Tujuan dan manfaat Pengangkutan

a. Tujuan Pengangkutan

Tujuan diadakannya suatu pengangkutan adalah untuk memindahkan sesuatu barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain. Selain sebagai sarana pemindahan barang atau orang, pengangkutan juga bertujuan untuk menaikkan nilai barang tetapi tidak menaikkan nilai penumpang namun menaikkan kualitas orangnya.

b. Manfaat Pengangkutan

Pengangkutan memiliki beberapa manfaat di antaranya:²⁶

1. Mengirimkan barang agar sampai ke tempat tujuan.
2. Menambah nilai barang dan meratakan jumlah barang di semua daerah.
3. Bagi orang dalam pengangkutan orang, pengangkutan juga bermanfaat untuk pemeratakan tenaga kerja sebagai pekerja memperoleh peningkatan materi di kota lain.
4. Dapat meningkatkan harga tanah karena sarana bagi pengangkutan itu, yang dimaksudkan adalah untuk masuknya suatu transportasi untuk melaksanakan pengangkutan dalam suatu daerah membutuhkan sarana berupa jalan yang otomatis menjadikan harga tanah semakin tinggi.

C. Tinjauan Umum Tentang Pelayaran

1. Pengertian Pelayaran

Pengertian pelayaran berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan

²⁶Diakses dari <https://putratok.wordpress.com/category/hukum-pengangkutan/>, pada 6 juni 2018.

di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.²⁷

2. Asas-asas Pelayaran

Seperti di dalam hukum-hukum yang lainnya dimana menerapkan asas-asas dalam pelaksanaan dari hukum formilnya, undang-undang pelayaran juga mengenal asas-asas dalam bertindak. Adapun asas-asas tersebut diatur dalam pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu terdiri dari :²⁸

a. Asas Manfaat

Asas manfaat yaitu, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

b. Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan

Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

c. Asas Persaingan sehat

Asas persaingan sehat, yaitu penyelenggaraan angkutan di perairan di dalam negeri harus mampu mengembangkan usahanya secara mandiri, kompetitif dan profesional.

d. Asas Adil dan Merata tanpa diskriminasi

²⁷Undang-Undang Pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

²⁸Lih. Pasal 2 Undang-Undang No, 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Asas adil dan merata tanpa diskriminasi yaitu, bahwa penyelenggaraan penangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.

e. Asas Keseimbangan, Keserasian dan Keselarasan

Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan yaitu, bahwa pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

f. Asas Kepentingan Umum

Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

g. Asas Keterpaduan

Asas keterpaduan yaitu, bahwa Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi.

h. Asas Tegaknya Hukum

Asas tegaknya hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga

negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

i. Asas Kemandirian

Asas kemandirian yaitu, bahwa Pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.

j. Asas Berwawasan Lingkungan hidup

Asas berwawasan lingkungan, artinya asas pengangkutan yang dilakukan dengan tetap memperhatikan dan mengutamakan perlindungan dan pemeliharaan lingkungan hidup.

k. Asas Kedaulatan Negara

Asas kedaulatan negara, artinya adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat menjaga keutuhan wilayah Negara Republik Indonesia.

l. Asas kebangsaan.

Asas kebangsaan adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat mencerminkan sifat dan watak Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

3. Jenis-jenis Pelayaran

Dalam melaksanakan pengangkutan, pengangkut dapat memilih bentuk pelayaran yang dikehendaknya, dan bentuk-bentuk atau jenis pelayaran dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Menurut Luas Operasinya²⁹

a. Pelayaran Lokal

²⁹Djohari Santosa “*Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*” UII Press, Yogyakarta, 2004, hlm 44.

Menurut Pasal 55 Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 1969, pelayaran lokal pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia, yang ditunjukkan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal yang berukuran 500M³ isi kotor kebawah atau sama dengan 175 BRT Bruto Register Ton.

b. Pelayaran Pantai

Menurut pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 1969, yang dimaksud dengan pelayaran pantai/pelayaran nusantara adalah pelayaran untuk melakukan pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh.

c. Pelayaran Samudera

Pelayaran samudera dibagi menjadi 2 yaitu :

1. Pelayaran samudera dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang Jurusan.
2. Pelayaran samudera jauh, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan pelayaran samudera dekat.

2. Menurut Sifat Usaha Pelayaran³⁰

a. Pelayaran Tetap Berjadwal

Pelayaran tetap berjadwal adalah suatu pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, tetap dan teratur dalam hal keberangkatan dan kedatangan kapal, serta daerah operasinya, tarif uang tambang dan perjanjian pengangkutannya.

b. Pelayaran Tidak Tetap

³⁰Ibid, hlm 45.

Pelayaran tidak tetap adalah pelayaran yang diselenggarakan secara tidak tetap dan teratur serta hanya diselenggarakan menurut kebutuhan tertentu saja.

4. Tujuan dan manfaat pelayaran

Tujuan pelayaran

Sesuai pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:³¹

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
- b. Membina jiwa kebaharian.
- c. Menjunjung kedaulatan negara.
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional.
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Manfaat pelayaran :

- a. Dengan lancarnya perpindahan barang dan penumpang maka akan mendorong penambahan devisa negara, dan memenuhi kebutuhan rakyat atas barang maupun jasa untuk menumpang kapal tersebut, dan setelah merasakan kegunaan jasa

³¹Nur Yanto, "Memahami Hukum Laut Indonesia", Mitra Wacana Media, Jakarta, 2014. hlm 144.

pengangkutan barang tersebut maka rakyat akan semakin percaya dalam memakai jasa pelayaran dan perusahaan jasa pelayaran pengangkutan tersebut akan membayar pajak yang dimana pajak itu masuk ke dalam keuangan negara.

- b. Rasa kecintaan rakyat terhadap kebaharian sehingga menjaga kelesatrian kebaharian itu sendiri.
- c. Memperkuat relasi dengan Negara lain dalam hal industri pengangkutan perairan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup

Penelitian ini terbatas hanya kepada permasalahan yang penulis teliti. Batasan–batasan tersebut dilakukan untuk menghindari penelitian yang mengambang yang pada akhirnya tidak terarah.

Adapun yang menjadi ruang lingkup penelitian ini adalahsebatasbagaimanaperlindungan hukum terhadap penyedia jasa pengangkutan barang melalui laut menurut UU No. 17 tahun 2008

tentang pelayaran dan bagaimana penyelesaian sengketa yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan barang.

B. Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer, bahan hukum yang mengikat berupa ketentuan yang berkaitan dengan penelitian ini, seperti:

- Subekti. 2008. Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Jakarta: Pustaka Sain dan Teknologi. Pasal 1320 dan 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perjanjian.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan

b. Bahan Hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer dan didukung literatur-literatur berupa buku, artikel, jurnal, makalah, dan karya tulis karena dalam penelitian normatif, bahan pustaka merupakan data dasar yang dalam penelitian digolongkan sebagai data sekunder.

c. Bahan Hukum Tersier, adalah berupa majalah, media massa, dan internet yang berhubungan dengan penelitian ini.

C. Metode Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kepustakaan (*library research*) yaitu pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-

undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Pendekatan ini dikenal pula dengan pendekatan kepastakaan (*library research*), yakni dengan mempelajari literatur-literatur berupa buku, peraturan perundang-undangan, jurnal, artikel, karya tulis, internet, dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian ini.