

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara terbesar di dunia Indonesia merupakan negara terbesar di dunia berdasarkan luas dari wilayahnya yakni mencapai 5.193.252 KM² dimana luas lautan hampir 2/3 dari luas daratan. Luas wilayah perairan Indonesia mencapai 3.288.683 KM² dan luas daratan 1.904.569 KM² wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dari Sabang hingga ke Merauke terdiri dari beribu-ribu pulau dan dipisahkan oleh lautan.¹ Karena laut merupakan sebagian besar dari luas wilayah Indonesia, maka untuk mencapai satu pulau ke pulau lainnya dibutuhkan suatu sarana pengangkutan (transportasi), seperti yang diatur oleh Undang-undang Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.

Pengangkutan barang memegang peranan serta fungsi yang sangat penting dalam lalu lintas perdagangan, karena sarana pengangkutan merupakan alat penghubung antara produsen kepada konsumen. Suatu usaha perdagangan tidak mengabaikan segi pengangkutan. Hal ini disebabkan oleh karena adanya jasa pengangkutan maka barang kebutuhan konsumen dapat dipindahkan dari suatu tempat ke tempat yang akan dituju dalam keadaan lengkap, utuh dan juga tepat pada waktunya.

Pengangkutan bertujuan untuk menyangkut kebutuhan manusia dalam memenuhi kehidupannya sehari-hari. Salah satu cara pemenuhan kebutuhan itu adalah dengan memindahkan atau mengirimkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dengan mengirimkan barang bisa dilakukan dengan darat, laut dan udara. Barang-barang yang akan dikirimkan itu bisa berupa perangkat keras seperti, pupuk, sembako dan juga perangkat lunak baik itu surat atau dokumen yang menjadi objek pengangkutan

¹ Karna laut merupakan sebagian besar dari luas wilayah indonesia ,maka untuk mencapai satu pulau ke pulau lainya dibutuhkan suatu sarana pengangkutan (transportasi).

Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien². Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang ataupun penumpang serta tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, dan biaya pengangkutan yang dibayar dengan lunas. Jadi dengan demikian dapat diketahui beberapa aspek yang terkait dalam pengangkutan, antara lain :

1. Pelaku yang melakukan pengangkutan.
2. Alat Pengangkutan.
3. Barang/penumpang muatan yang diangkut.
4. Perbuatan kegiatan mengangkut barang atau penumpang.

Perjanjian antara PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan dengan PT. Tirta Nusa Persada tentang kerjasama pelayanan bongkar muat curah kering di terminal curah kering belawan, dengan nomor perjanjian B.IX-527/BLW-US.15 pada tanggal 28 September 2018. Dalam perjanjian tersebut mengatur sebagaimana permasalahan mengenai bongkar muat antara PT. Tirtas Nusa Persada dengan PT. Pelabuhan Belawan I, dalam isi perjanjian mengenai bongkar muat terdapat pada Pasal 3 Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, mengenai Ruang lingkup pelayanan bongkar muat yang isinya yaitu:

- a. Pelayanan jasa bongkar muat curah kering di terminal curah kering yang terdiri dari alat bongkar muat di dermaga, *conveyor system* dan gudang seluas 6.912m² dengan kapasitas 30.000 Ton di pelabuhan belawan.
- b. Penyediaan dermaga untuk perencanaan penyandaran kapal.
- c. Pelaksanaan pekerjaan *handaling* mulai pembongkaran *cargo* dari kapal ke *conveyor*, transfer *cargo* ke gudang menggunakan *coveyot*, penanganan penerimaan *cargo* di gudang. Penimbunan didalam gudang, *delivery* dari gudang ke truk da aktivitas penunjang lainnya.
- d. Kesepakatan ini juga berlaku untuk barang atau komoditi curang kering milik PIHAK KEDUA yang diangkut oleh kapal bukan milik PIHAK KEDUA.

²Sinta Uli, *Pengangkutan: Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USUpress, Medan, 2006, hlm. 20.

Aspek hukum dalam pelaksanaan bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Tirtas Nusa Persada dengan PT. Pelabuhan Belawan I, terdapat dalam Pasal 10 perjanjian B.IX-527/BLW-US.15 pada tanggal 28 September 2018 mengenai Pembatalan yang isinya yaitu:

- a. Kesepakatan kerjasama ini batal dengan sendirinya apabila Para Pihak atau salah satu pihak dinyatakan pailit berdasarkan putusan pengadilan, adanya peraturan pemerintah yang bertentangan, dan hal-hal lain yang di luar kemampuan Para Pihak yang mengakibatkan kesepakatan kerjasama ini tidak mungkin lagi dilaksanakan.
- b. Apabila salah satu pihak melanggar ketentuan dalam kesepakatan ini dengan terlebih dahulu telah memberikan peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan rentang waktu 30 (tiga puluh) hari kalender untuk setiap peringatan kepada pihak lainnya, maka pihak yang menerima peringatan tersebut menyetujui untuk menanggung segala beban kerugian yang ditimbulkan dan menerima sanksi sampai dengan pemutusan kesepakatan secara sepihak.
- c. Para pihak sepakat dalam pelaksanaan pembatalan kesepakatan kerjasama ini dengan mengesampingkan Pasal 1266 dan 1267 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.³

Pengangkutan barang didalam pelaksanaannya didahului dengan adanya kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan barang. Kesepakatan tersebut tertuang dalam bentuk perjanjian pengangkutan yang akan menimbulkan hak dan kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak.⁴

Peranan transportasi yang memadai sangat penting dalam penyelenggaraan pengangkutan barang, khususnya transportasi angkutan laut, peranan pengangkutan tersebut bersifat mutlak untuk memperlancar arus perdagangan. Transportasi angkutan laut dapat berupa kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang yang berada di laut (sungai dan sebagainya). Apabila arus perdagangan telah dapat dilaksanakan dengan baik dan teratur, maka pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat terbantu dengan mendapat pemasukan dari perdagangan melalui sektor perairan (laut).

³Kesepakatan Pelayanan Bongkar Muat Curah Kering di Terminal Curah Kering Belawan antara PT. Pelabuhan Indonesia I (PERSERO) dengan PT. Tirta Nusa Persada dengan nomor perjanjian B.IX-527/BLW-US.15

⁴Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, (Buku 1) hlm. 19.

Lautan yang membentang luas dengan posisi untuk menghubungkan wilayah daratan satu dengan yang lain yang kemungkinan berlaku hukum yang berbeda, disadari atau tidak pada dasarnya setiap insan manusia mempunyai hak untuk menikmati kekayaan yang terkandung didalamnya.

Dalam pelaksanaan menjaga lingkungan masih banyak ditemukan hambatan dan permasalahan yang seharusnya bisa diselesaikan dengan segera sehingga tidak memunculkan masalah lainya. Maka dari situ yang sering muncul antara lain :

1. Polusi Udara adalah masuknya bahan pencemar berupa gas dan debu yang berasal dari kendaraan bermotor, sehingga mempengaruhi dan mengurangi fungsi udara. Kendaraan bermotor sebagai alat untuk transportasi merupakan sumber dari pencemar udara terbesar di kota-kota besar. Polusi kendaraan bermotor dan operasi semua alat transportasi semua alat transportasi memiliki pengaruh buruk terhadap kesehatan dan lingkungan. Kerusakan yang ditimbulkan oleh polusi kendaraan bermotor adalah timbulnya hujan asap penipisan lapisan ozon perubahan cuaca. pengaruh negatif yang ditimbulkan bagi kesehatan, yaitu seperti penyakit ISPA, batuk, kanker dll.
2. Polusi Getaran, Karna alat transportasi merupakan sumber, getaran maka harus diperhitungkan dalam perencanaan sarana transportasi yang baru. Karna polusi getaran sangat mempengaruhi ketahanan suatu jalan yang dilewatinya.
3. Polusi suara, Diakibatkan suara-suara bervolume tinggi yang membuat daerah sekitarnya menjadi bising dan tidak menyenangkan. Tingkat kebisingan terjadi bila intensitas bunyi melampaui 70 desibel (dB).
4. Kondisi angkutan umum yang memperhatikan Ini sangat mempengaruhi masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan tersebut. Mesin bis yang sudah tua dan sering mogok. Badan dan kursi bis juga reyot, atap bis yang bocor.
5. Pengguna jalan seperti pengendara motor & pengemudi mobil (pribadi dan umum) masih banyak yang melanggar peraturan. Seperti: angkot ngetem, angkot ke lajur kiri untuk berhenti masih ada yang berhenti tiba-tiba tanpa menyalakan lampu sein.
6. Masih banyak daerah yang memperlihatkan transportasi umum dan transportasi pribadi berjalan disatu ruas jalan. Seharusnya ada pemisahan, transportasi pribadi harus mempunyai jalan sendiri, begitu juga transportasi umum.
7. Biaya angkutan jalan yang mahal dan tidak pasti. Hasil survei kedua lembaga itu menunjukkan bahwa, walaupun sektor pengangkutan barang cukup terbuka di Indonesia, namun banyak menimbulkan biaya-biaya yang tidak perlu, sedangkan di negara-negara lain pengaturan jauh lebih sederhana.⁵

Upaya yang dilakukan pemerintah guna mengurangi permasalahan yang ada dalam transportasi dan pengangkutan sebenarnya sudah banyak namun belum begitu terasa karna tidak

⁵P. Joko subagyo, *Hukum Laut Indonesia* 2013 , Rhineka Cipta, Bandung, Hal .21.

mendukung oleh masyarakat yang peduli akan sekitarnya. Untuk menunjang perdagangan dengan lalu lintas muatan. Diciptakan pelabuhan sebagai titik simpul (Central) yang memungkinkan perpindahan muatan dan penumpang, tempat-tempat kapal berlabuh dan bersandar untuk kemudian melakukan bongkar muat dan atau meneruskan pelayaran ke daerah tujuan.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara salah satunya dipengaruhi oleh faktor perdagangan baik ekspor maupun impor yang terjadi baik melalui jalur laut, udara, maupun darat. Dengan adanya kegiatan perdagangan yang terjadi maka pertumbuhan ekonomi secara langsung dapat meningkat dan menyebabkan menguatnya perekonomian suatu negara. Perdagangan juga merupakan salah satu alternatif bagi sumber pendapatan dan selanjutnya digunakan sebagai pembiayaan pembangunan ekonomi nasional, dimana sumber biaya pembangunan terhadap ekonomi nasional tidaklah cukup hanya dari pemerintah saja tapi juga berasal dari kegiatan perdagangan.⁶

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya dibidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan peranannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menjunjung kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara. Pengangkutan menjadi bidang yang sangat vital dalam perkembangan perekonomian suatu bangsa, dan menjadi sarana dan suatu penunjang penting dalam maju mundurnya perekonomian negara. Peran dan fungsi pengangkutan adalah sangat vital dalam dunia perdagangan karena sarana ini merupakan penghubung dari produsen ke konsumen.

⁶<http://lasetyabudi.weebly.com/blog/permasalahan-transportasi-di-indonesia-dan-beberapa-solusinya>, diakses pada tanggal 15 Juni 2019.

Vitalnya bidang pengangkutan dalam perkembangan perekonomian Negara Indonesia didasari oleh berbagai faktor seperti kenyataan ini dapat dilihat pada lalu lintas perdagangan, pengangkutan menjadi suatu sarana yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini lah yang membuat bahwa pengangkutan menjadi sangat vital dalam perkembangan perekonomian suatu bangsa. Jika melihat kondisi geografis Indonesia, negara kita merupakan negara kepulauan yang lebih didominasi oleh lautan. Maka dari itu, pengangkutan laut dapat dijadikan prioritas utama dalam pemilihan pengiriman dan pengangkutan barang baik di dalam maupun ke luar negeri. Kegiatan pengiriman dan pengangkutan barang mencakup berbagai pihak.⁷

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal, Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, bea cukai, imigrasi, karantina, syahbandar dan pusat kegiatan lainnya. Sebaliknya, Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan lalu lintas internasional dan lalu lintas seperti pelayaran inter-insuler, pelayaran samudera, pelayaran dalam negeri menuntut tenaga kerja yang bermutu dalam melaksanakan kegiatan fungsi

⁷Suharsono dan Ana Retno ningsih, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* karya, Semarang, 2005.

pelabuhan.⁸ Atas dasar inilah dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.

Melihat kenyataan yang ada, harus kita akui bahwa memang pelabuhan – pelabuhan yang ada di Indonesia masih belum dikelola dengan baik. Dua pertiga dari wilayah Indonesia berupa perairan. Ribuan pulau berjajar dari Sabang sampai Merauke. Posisi negeri ini sangat strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Ironisnya, Indonesia tak mampu memanfaatkan peluang emas itu.

Salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan citra dan kualitas angkutan khususnya di bidang bongkar muat pelabuhan di Indonesia yaitu dengan melakukan pengawasan agar tidak semua barang dapat keluar masuk dengan bebas di pasaran Indonesia atau daerah pabean (penyelundupan). Pemerintah akhirnya mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014 dimana peraturan menteri tersebut berisikan tentang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dimana dengan keluarnya peraturan menteri ini diharapkan kualitas angkutan di Indonesia semakin baik dan memberikan dampak positif bagi pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Negara Indonesia.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“ASPEK HUKUM ATAS KERJASAMA BONGKAR MUAT PT. TIRTA NUSA PERSADA DENGAN PT. PELABUHAN BELAWAN I (CABANG BELAWAN)”**

B. Rumusan Masalah

⁸Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 40.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut, maka penulis merumuskan beberapa masalah yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana aspek hukum bongkar muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT.Pelabuhan Pelindo I (Persero) Cabang Belawan.?
2. Faktor apayang menjadi hambatan hukum bongkar muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT. Pelabuhan Pelindo I (Persero) Cabang Belawan?

C. Tujuan Penelitian

Dari apa yang telah kita pelajari dari pengertian dan definisi Metodologi Penelitian diatas maka pada dasarnya tujuan penelitian ini adalah:⁹

1. MengetahuiBagaimana aspek hukum bongkar muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT.Pelabuhan Pelindo I (Persero) Cabang Belawan.
2. Mengetahui Faktor apa saja yang menjadi hambatan hukum bongkar muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT. Pelabuhan Pelindo I (Persero) Cabang Belawan.

D. Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Dengan adanya skripsi ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka perkembangan ilmu pengetahuan khususnya hukum bisnis mengenai Aspek Hukum Bongkar Muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan.

2. Manfaat Praktis

⁹ Jusuf Soewadji, *Pengantar Metodologi Penelitian*, Jakarta, Mitra Wacana Media, 2012, hal. 15.

Penulisan ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Pelaku usaha dan BUMN yang mengelola bongkar muat serta aparat Penegak Hukum, Hakim, Polisi, Jaksa, Pengacara dalam menyelesaikan kasus-kasus tentang aspek hukum bongkar muat, karena masalah yang dihadapi adalah nyata, maka ilmu mencari jawabannya pada dunianya pula.¹⁰

BAB II

TINJUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Menurut Pasal 1457 KUHPerdota, jual beli adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk menyerahkan suatu kebendaan dan pihak yang lain untuk membayar harga yang telah dijanjikan.¹¹ Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad, perjanjian jual beli adalah perjanjian dengan mana penjual memindahkan atau setuju memindahkan hak milik atas barang kepada pembeli sebagai imbalan sejumlah uang yang disebut harga. Mengenai perjanjian yang lahir dalam Undang-undang diatur dalam Pasal 1352 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.¹²

a. Semata-mata timbul dari Undang-undang

Umunya perjanjian yang lahir karena undang-undang telah diatur secara tersendiri dalam ketentuan-ketentuan yang jelas, contohnya adalah kewajiban alimentasi yaitu pemeberian nafkah berdasarkan hubungan keluarga, dimana orang tua berkewajiban untuk memberi alimentasi kepada anak yang sudah diatur dalam hukum kekeluargaan.

¹⁰Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2015, Hlm. 45.

¹¹Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1457.

¹²Abdulkadir Muhammad, 2010, *Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, hal. 243.

- b. Timbul dari undang-undang sebagai akibat perbuatan orang, Adalah perjanjian yang menurut Pasal 1353 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata timbul akibat dari perbuatan manusia :
1. Yang sesuai dengan hukum atau perbuatan yang halal.
 2. Perbuatan yang dursila atau perbuatan yang bertentangan dengan hukum.¹³

2. Asas-Asas Perjanjian

Dalam hukum perjanjian dikenal beberapa asas-asas perjanjian pada umumnya yang terdiri dari :

11

a. ASAS *KONSENSUALISME* (PERSESUAIAN KEHENDAK)

Asas Konsensualisme merupakan asensial dari Hukum Perjanjian. Sepakat mereka yang mengikatkan diri telah dapat melahirkan Perjanjian. Asas Konsensualisme menentukan bahwa suatu perjanjian yang dibuat dua orang atau lebih telah mengikat sehingga telah melahirkan kewajiban bagi salah satu atau lebih pihak dalam perjanjian tersebut, segera setelah orang-orang tersebut mencapai kesepakatan, atau konsensus meskipun kesepakatan tersebut telah dicapai secara lisan semata-mata. Asas konsensualisme mempunyai arti yang terpenting, bahwa untuk melahirkan perjanjian cukup dengan sepakat saja dan bahwa perjanjian itu (dan perikatan yang ditimbulkan karenanya) sudah dilahirkan pada saat atau detik tercapainya konsensus. Pada detik tersebut perjanjian tersebut sudah sah mengikat, bukannya pada detik-detik lain yang terkemudian atau yang sebelumnya. Asas ini ditemukan dalam pasal 1320 KUH Perdata dan dalam pasal 3120 KUH Perdata ditemukan istilah "semua" menunjukkan bahwa setiap orang diberikan kesempatan untuk menyatakan keinginannya (Will) yang rasanya baik untuk meneptakan perjanjian. Asas ini sangat erat hubungannya dengan A Kebebasan Mengadakan Perjanjian.

¹³ M. Yahya Harahap, 1986, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, hal. 6.

b. ASAS KEBEBASAN BERKONTRAK(*FREEDOM OF CONTRACT*)

Asas Kebebasan Berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan pasal 1338 ayat(1) KUH Perdata yang berbunyi "semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya". Berdasarkan Asas Kebebasan Berkontrak, maka orang pada dasarnya dapat membuat perjanjian dengan isi yang bagaimanapun juga, asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. yang dimaksud undang-undang disini adalah undang-undang yang bersifat memaksa. Dalam sistem terbuka hukum perjanjian atau asas kebebasan berkontrak yang penting adalah "semua perjanjian"(perjanjian dari macam apa saja), akan tetapi yang lebih penting lagi adalah bagian "mengikatnya" perjanjian sebagai Undang-undang. Kebebasan Berkontrak merupakan asas yang sangat penting dalam hukum perjanjian. Kebebasan ini adalah perwujudan dari kehendak bebas, pancaran dari Hak Asasi Manusia.

c. ASAS KEKUATAN MENGIKAT PERJANJIAN

Asas ini juga disebut sebagai asas pengikatnya suatu perjanjian, yang berarti para pihak yang membuat perjanjian itu terikat pada kesepakatan perjanjian yang telah mereka perbuat. Dengan kata lain perjanjian yang diperbuat secara sah berlaku seperti berlakunya undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Asas Pacta Sun Servanda ini terdapat dalam ketentuan pasal 1338 ayat(1) dan ayat (2) KUH Perdata yang menyatakan "semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Perjanjian tersebut tidak dapat ditarik kembali kecuali dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan yang oleh undang-undang sudah dinyatakan cukup untuk itu.

Dari perkataan "berlaku sebagai undang-undang dan tidak dapat ditarik kembali"berarti bahwa perjanjian mengikat para pihak yang membuatnya,bahkan perjanjian tersebut tidak dapat ditarik kembali tanpa persetujuan pihak lawannya.berarti para pihak harus mentaati apa yang mereka sepakati bersama.Pelanggaran terhadap isi perjanjian oleh salah satu pihak menyebabkan pihak lain dapat melakukan tuntutan atas dasar wanprestasi dari pihak lawan. Asas ini berarti siapa yang berjanji harus menepatinya atau siapa berhutang harus membayarnya.

d. ASAS ITIKAD BAIK (*GOOD FAITH*)

Asas itikad baik dalam bahasa hukumnya disebut de goedetrow.Asas ini berkaitan dengan pelaksanaan suatu perjanjian. Mengenai asa itikad baik ini terdapat dalam pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata yang menentukan"persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik". Itikad baik dapat dibedakan dalam pengertian subjektif dan objektif.Itikad baik dari segi subjektif berarti kejujuran.Hal ini berhubungan erat dengan sikap batin seseorang pada saat membuat perjanjian. Itikad baik dalam segi objektif berarti kepatutan yang berhubungan dengan pelaksanaan perjanjian atau pemenuhan prestasi dan cara melaksanakan hakdan kewajiban haruslah mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesusilaan.

e. ASAS KEPERCAYAAN(*VETROUWENSBEGINSEL*)

Seseorang yang mengadakan perjanjian dengan pihak lain, menumbuhkan kepercayaan diantara kedua belah pihak itu bahwa satu sama lain akan memegang janjinya dengan kata lain akan memenuhi prestasinya dibelakang hari. Tanpa adanya kepercayaan itu maka perjanjian itu tidak mungkin akan diadakan kedua belah pihak, dengan

kepercayaan ini kedua pihak mengikatkan dirinya untuk keduanya perjanjian itu mempunyai kekuatan mengikat sebagai undang-undang.

f. ASAS PERSONALIA

Asas ini merupakan asas pertama dalam hukum perjanjian yang pengaturannya dapat ditemukan dalam ketentuan pasal 1315 KUH Perdatya yang bunyinya "pada umumnya tak seorang pun dapat mengikatkan diri atas nama sendiri atau meminta ditetapkannya suatu janji selain untuk dirinya sendiri". Dari rumusan tersebut diketahui bahwa pada dasarnya suatu perjanjian dibuat oleh seseorang dalam kapasitasnya sebagai individu atau pribadi hanya dapat mengikat dan berlaku untuk dirinya sendiri.

g. ASAS PERSAMAAN HUKUM

Asas ini menempatkan para pihak didalam persamaan derajat dan tidak dibedabedakan baik dari warna kulitnya, bangsa, kekayaan, jabatan dan lain-lain. Masing-masing pihak wajib melihat adanya persamaan ini dan mengharuskan kedua pihak untuk saling menghormati satu sama lain sebagai makhluk ciptaan Tuhan.

h. ASAS KESEIMBANGAN

Asas ini menghendaki kedua pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian itu. Asas keseimbangan ini merupakan kelanjutan dari asas persamaan. Kreditur mempunyai kekuatan untuk menuntut prestasi jika diperlukan dapat menuntut pelunasan prestasi melalui kekayaan debitur, namun kreditur memikul beban untuk melaksanakan perjanjian itu dengan itikad baik, sehingga kedudukan kreditur dan debitur seimbang.

i. ASAS KEPASTIAN HUKUM

Perjanjian sebagai suatu figur hukum harus mengandung kepastian hukum. Kepastian ini terungkap dari kekuatan mengikat perjanjian itu yaitu sebagai undang-undang bagi para pihak.

j. ASAS MORAL

Asas ini terlihat dalam perikatan wajar, dimana suatu perbuatan sukarela seseorang tidak menimbulkan hak baginya untuk menggugat kontraprestasi dari pihak debitur. Hal ini dapat terlihat dalam *Zaakwarneming*, dimana seseorang yang melakukan perbuatan *sulcxela* (moral) yang bersangkutan mempunyai kewajiban (hukum) untuk meneruskan dan menyelesaikan perbuatannya juga asas ini terdapat dalam pasal 1339 KUH Perdata. Faktor-faktor yang memberi motivasi pada yang bersangkutan melakukan perbuatan hukum itu berdasarkan kesusilaan (moral), sebagai panggilan hati nuraninya.

k. ASAS KEPATUTAN

Asas ini dituangkan dalam pasal 1339 KUH Perdata. Asas kepatutan disini berkaitan dengan ketentuan mengenai isi perjanjian. Asas ini merupakan ukuran tentang hubungan yang ditentukan juga oleh rasa keadilan masyarakat.

l. ASAS KEBIASAAN

Asas ini diatur dalam pasal 1339 jo. Pasal 1347 KUH Perdata, yang dipandang sebagai bagian dari perjanjian tidak hanya mengikat untuk apa saja yang secara tegas diatur, akan tetapi juga hal-hal yang dalam kebiasaan dan lazim diikuti.

m. ASAS PERLINDUNGAN

Asas perlindungan mengandung arti bahwa antara kreditur dan debitur harus dilindungi oleh hukum. Namun yang perlu mendapat perlindungan adalah pihak debitur karena pihak ini berada pada posisi yang lemah.

Asas-asas inilah yang menjadi dasar pijakan daripada pihak dalam menentukan dan membuat suatu perjanjian dalam kegiatan hukum sehari-hari. Dengan demikian dapat dipahami bahwa dari keseluruhan asas tersebut diatas merupakan hal yang penting dan mutlak harus diperhatikan bagi para pembuat perjanjian sehingga tujuan akhir dari suatu kesepakatan dapat tercapai dan terlaksana sebagaimana diinginkan oleh para pihak.¹⁴

3. Syarat-Syarat Perjanjian

Syarat-syarat sahnya perjanjian dapat kita temukan pada ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara yang menyatakan bahwa: “Untuk sahnya perjanjian-perjanjian, diperlukan 4 (empat) syarat:

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya, Kesepakatan artinya persetujuan kehendak pihak-pihak mengenai pokok perjanjian. Sebelum ada persetujuan, biasanya pihak-pihak mengadakan perundingan sehingga tercapai persetujuan antara kedua belah pihak.
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan, Pada umumnya orang dikatakan cakap melakukan perbuatan hukum apabila sudah berumur 21 tahun atau sudah kawin meskipun belum berumur 21 tahun dan tidak di bawah pengampuan.

¹⁴ Kumpulan Karya Tulis Ilmiah, Asas-Asas dalam Hukum Perjanjian, <http://ilmuef.blogspot.com/2015/11/asas-asas-dalam-hukum-perjanjian.html>, (diakses pada 1 Agustus 2019, pukul 21.44).

- c. Suatu pokok persoalan tertentu, Perjanjian yang tidak memenuhi syarat-syarat tersebut tidak akan diakui oleh hukum, walaupun diakui oleh pihak-pihak yang membuatnya. Selagi pihak mengakui dan mematuhi perjanjian yang mereka buat, meskipun tidak memenuhi syarat-syarat, perjanjian itu berlaku antara mereka.
- d. Suatu sebab yang tidak terlarang (*Causa yang Halal*), Sebab adalah suatu yang menyebabkan atau mendorong seseorang membuat perjanjian. Undang-undang tidak memperdulikan apa yang menjadi sebab orang mengadakan perjanjian, melainkan memperhatikan isi perjanjian yang menggambarkan tujuan yang hendak dicapai oleh pihak-pihak, apakah dilarang undang-undang atau tidak, bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan atau tidak.¹⁵

Syarat pertama dan kedua Pasal 1320 KUHPerdato disebut syarat subjektif, karena melekat pada diri orang yang menjadi subjek perjanjian. Jika syarat ini tidak dipenuhi, perjanjian dapat dibatalkan. Syarat ketiga dan keempat disebut syarat objektif, karena mengenai sesuatu yang menjadi objek perjanjian. Jika syarat ini tidak dipenuhi, perjanjian batal demi hukum.¹⁶

4. Tujuan dan Manfaat Perjanjian

Fungsi atau Tujuan dibuatnya sebuah surat perjanjian jual beli yaitu untuk menjamin sebuah kepastian mengenai pembayaran dan penyerahan barang. Atau dengan kata lain, bahwa surat perjanjian jual beli dibuat supaya dari masing-masing kedua belah pihak bisa memenuhi hak dan kewajibannya. Jadi kegunaan surat perjanjian jual beli itu sangat penting dalam sebuah transaksi jual beli.

Kekuatan Hukum Perjanjian Menurut KUHPer

¹⁵ Subekti dan Tjitrosudibio, 2008, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Jakarta, hal. 339.

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, 2000, *Hukum Perdata Indonesia*, Citra Aditya, Bandung, hal. 228-232.

KUHPer merupakan produk hukum yang berasal dari negeri Belanda yang menerapkan sistem hukum Civil Law. Dalam sistem ini, keabsahan suatu kontrak diukur dari terpenuhinya kehendak para pihak pada klausula-klausula yang di sepakati (*expression of will*). Itu sebabnya, Pasal 1320 KUHPer dengan tegas menyebutkan kesepakatan para pihak sebagai unsur perjanjian yang pertama dan utama.

Para pihak dalam membuat kontrak harus sama-sama memberikan dan meminta di penuhi hak dan kewajibannya pada pihak yang lain sehingga di dapatkan pemenuhan kebutuhan. Kontrak merupakan suatu ‘piagam’ yang menjadi dasar sekaligus pedoman bagi para pihak dalam melakukan perjanjian itu. Hal ini sangatlah berbeda dengan sistem hukum *common law* yang menekankan syarat sah kontrak pada proses negosiasi, yang hanya menekankan pada bisa atau tidaknya kebutuhan itu di penuhi secara maksimal dan menghindarkan kerugian. Sistem *common law* ini memandang kontrak sebagai hasil dari proses negosiasi bukan hasil kesepakatan yang benar-benar lahir dari dua belah pihak secara penuh. Jadi sudah terdapat ketentuan baku yang mengatur kontrak ini pada sistem *common law*.

Para pihak juga harus cakap berbuat, dalam arti memiliki kewenangan berbuat untuk melakukan keputusan dan selanjutnya melakukan tanggung jawab atas perikatan yang disetujuinya. Sedangkan syarat obyektif, pada kontrak elektronik itu harus menyatakan obyek perjanjian yang jelas, tidak boleh kabur atau abstrak.

Sebagai syarat terakhir kontrak tersebut haruslah berisikan hal-hal yang diperbolehkan oleh hukum, tidak melanggar norma susila, kesopanan dan peraturan perundang-undangan. Apabila kontrak elektronik ini memenuhi keempat syarat ini maka kontrak tersebut dapat dinyatakan sah.

B. Pengertian dan Dasar Hukum Perusahaan Bongkar Muat

1. Ruang Lingkup Perusahaan Bongkar Muat

Yang dimaksud dengan pihak-pihak dalam pengangkutan sesuai Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, adalah merupakan para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yang menjadi pihak-pihak dalam pengangkutan ada beberapa pendapat yang dikemukakan para ahli antara lain:¹⁷

- a. Wiwoho Soedjono menjelaskan bahwa dalam pengangkutan dilaut terutama mengenai pengangkutan barang, maka perlu diperhatikan adanya tiga unsur, yaitu pengirim barang, pihak penerima barang, dan barang itu sendiri.
- b. HMN Purwosutjipto : pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. pengangkutan adalah orang yang mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang lain dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkutan ialah pengirim yaitu pihak pengangkut ialah pengirim yang mengikat diri untuk membayar uang angkutan dimaksudkan juga ia memberikan muatan.
- c. Abulkadir Muhammad : pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan niaga adalah mereka yang langsung terkait memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian pengangkutan niaga. Mereka adalah pertama pengangkut yang berkewajiban pokok menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya angkutan. Kedua pengirim yang berkewajiban pokok membayar biaya angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan barangnya. Ketiga penumpang yang berkewajiban pokok membayar biaya angkut dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan.¹⁸

Dari pendapat para ahli tersebut diatas, pihak-pihak yang terkait dalam pengangkutan barang melalui laut terdiri dari :

- 1) pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan), yakni merupakan pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan.

¹⁷ Hasim Purba, Hukum Pengangkutan Di Laut Perspektif Teori Dan Praktek, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hal 11.

¹⁸ *Ibid*, hal. 12.

- 2) Pihak pengirim barang (pengguna jasa angkutan) yakni merupakan pihak yang berkewajiban untuk membayar tarif angkutan sesuai yang telah disepakati untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang yang dikirimkannya.
- 3) Pihak penerima barang (pengguna jasa angkutan) yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun ada kalanya pihak pengirim barang juga merupakan pihak penerima barang yang diangkut.

Pihak-pihak yang disebutkan di atas merupakan pihak yang harus ada dalam pengangkutan barang melalui laut. Selain pihak-pihak tersebut, dalam suatu pengangkutan barang melalui laut terdapat suatu perjanjian pengangkutan.

2. Hak dan Kewajiban Perusahaan Bongkar Muat

Dari pengertian dari perjanjian pengangkutan tersebut dapat dilihat bahwa perjanjian pengangkutan adalah hukum secara timbal balik antara pengangkut (penyedia jasa angkutan) dengan penumpang dan /atau pengirim barang (pengguna jasa angkutan) dimana masing-masing pihak mempunyai kewajiban dan hak.

Dengan adanya perjanjian pengangkutan maka akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi pihak pengangkut maupun pihak pengirim barang. Sesuai dengan hukum perikatan maka masing-masing pihak mempunyai kewajiban untuk melakukan prestasi. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima.¹⁹

Dalam Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, mengenai kewajiban pengangkut diatur dalam pasal 38 yaitu;

¹⁹ HMN, Purwosutjipto. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 5 Hukum Laut dan Perairan Darat, Djembatan, Jakarta, 1985, halaman 187

1. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
2. Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
3. Dalam keadaan tertentu, Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Berdasarkan penjelasan Pasal 38 Undang undang pelayaran, menyatakan bahwa ketentuan dalam pasal ini agar perusahaan angkutan tidak membedakan perlakuan terhadap pihak pengguna jasa angkutan sepanjang yang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan juga harus disertai dengan dokumen yaitu konosemen atau *bill of lading* dan *manifest* kapal. Yang dimaksud dengan keadaan memaksa adalah seperti bencana alam, atau keadaan yang membahayakan yang telah dinyatakan oleh pemerintah.

Dengan adanya kewajiban terhadap pihak pengangkut, maka akan menimbulkan tanggung jawab. Mengenai pertanggung jawaban pengangkut, dalam Pasal 468 KUHD menyebutkan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkut, mulai saat diterimanya hingga sat diserahkan barng tersebut.”

Menurut ketentuan tersebut, dapat dilihat tenggang waktu tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai penyerahannya kepada penerima disamping itu pengangkut juga mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut.

Menurut The Huges Rules, pertanggung jawaban pengangkut itu adalah sejak saat barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Sehingga dengan demikian pertanggung jawaban pengangkut itu berakhir pada saat barang dibongkar dari kapal. Sedangkan menurut The Hamburg Rules, pertanggung jawaban pengangkut adalah pada saat barang barang ada dibawah pengawasannya, yaitu dipelabuhan pembongkaran .atau pertanggung jawaban pengangkut adalah pada saat

barang ada di bawah pengawasan pengangkut pada saat barang-barang diserahkan kepada penerima.

Dalam Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, mengenai tanggung jawab pengangkut terdapat dalam Pasal 40 yaitu:

- a. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkut
- b. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pada Pasal 41 ayat 1 Undang-Undang Pelayaran, memuat hal-hal yang dapat menimbulkan tanggung jawab bagi pengangkut yaitu:

- a. Kematian atau luangnya penumpang yang diangkut.
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.
- c. Keterlambatan angkutan penumpang atau barang yang diangkut.
- d. Kerugian pihak ketiga.

3. Asas-Asas Bongkar Muat

Didalam perjanjian terkandung makna “janji harus ditepati” atau “janji adalah hutang”. Perjanjian merupakan suatu jembatan yang akan membawa para pihak untuk mewujudkan apa yang menjadi tujuan dari pembuatan perjanjian tersebut yaitu tercapainya perlindungan dan keadilan bagi para pihak. Dengan perjanjian diharapkan masing-masing individu akan menepati janji dan melaksanakannya.

Fungsi dan tujuan hukum kontrak tidak lepas dari tujuan hukum pada umumnya, yaitu : keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Pembentukan suatu perjanjian harus dilandasi

dengan keadilan. Keadilan adalah suatu hal yang sangat penting dalam kehidupan manusia sesuai dengan Pancasila, yaitu : sila kedua dan sila kelima, Pembukaan UUD 1945 alinea ke empat dan Pasal 28 D ayat 1 UUD 1945. Berbicara tentang keadilan berarti adanya keseimbangan dan terjadinya kesamaan hak dan kewajiban.

Untuk tercapainya keadilan, dalam suatu perjanjian harus ada keselarasan dari seluruh asas-asas hukum perjanjian antara lain : asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*), asas itikad baik, asas keprinbadian, asas kepercayaan, asas persamaan hukum, asas keseimbangan, asas moral, asas kepatutan, dan asas perlindungan. Keseluruhan asas ini saling berkaitan satu sama lainnya, tidak dapat dipisahkan, diterapkan secara bersamaan, berlangsung secara proporsional dan adil, dan dijadikan bingkai mengikat isi perjanjian tersebut.

Asas hukum pada intinya merupakan landasan fundamental dari keberlakuan norma-norma hukum, yang menurut Satjipto Raharjo adalah suatu prinsip mendasar yang merupakan jantungnya suatu peraturan hukum, dikarenakan asas hukum adalah merupakan landasan paling luas bagi lahirnya suatu norma hukum, selain juga sebagai *ratio legis* bagi terlaksananya peraturan hukum tersebut.

Van Apelldorn menyatakan bahwa :

“Asas-asas hukum juga merupakan peraturan-peraturan atau kaidah-kaidah dan keistimewaannya hanya bahwa asas-asas hukum itu kabur, kurang terperinci, jadi lebih bersifat umum daripada lain-lain norma. Asas-asas hukum itu memberi peluang yang lebih besar kepada pelaksana hukum, meliputi suatu bidang pengaturan yang lebih luas, dan karena itu menjadi lebih penting (daripada peraturan-peraturan hukum lainnya), karena asas-asas hukum itu memberikan pengarahannya untuk peristiwa-peristiwa yang tidak/belum diatur secara khusus oleh perundang-undangan ataupun peradilan. Karena itu maka ilmu hukum dengan mencari asas-asas hukum (baru) dapat membantu usaha pengembangan hukum positif (dan usaha pembentukan hukum baru).”²⁰

²⁰ Titik Triwulan Tutik, Pengantar Ilmu Hukum, (Jakarta : Penerbit Prestasi Pustakakarya, 2006), Hal. 84.

Dalam praktiknya, pembuatan dan pelaksanaan perjanjian sering tidak mencerminkan keadilan sehingga sering menimbulkan masalah hukum. Dalam merumuskan isi perjanjian haruslah memperhatikan kepentingan kedua belah pihak dan tidak merugikan satu sama lain. Apabila terjadi sengketa maka penegak hukum harus mengutamakan prinsip keadilan. Adil dalam hal ini bukanlah 1:1, namun harus sesuai dengan proporsi dari masing-masing pihak berdasarkan kepentingannya.

Pada dasarnya asas proporsionalitas merupakan perwujudan doktrin “keadilan berkontrak” yang mengoreksi dominasi asas kebebasan berkontrak yang dalam beberapa hal justru menimbulkan ketidakadilan. Perwujudan keadilan berkontrak ditentukan melalui dua pendekatan. Pertama pendekatan prosedural, pendekatan ini menitikberatkan pada persoalan kebebasan berkontrak dalam suatu kontrak. Pendekatan kedua yaitu pendekatan substantif yang menekankan kandungan atau substansi serta pelaksanaan kontrak. Dalam pendekatan substantif perlu diperhatikan adanya kepentingan yang berbeda.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka asas proporsionalitas bermakna sebagai “asas yang melandasi atau mendasari pertukaran hak dan kewajiban para pihak sesuai proporsi atau bagiannya dalam seluruh proses kontraktual.” Asas proporsionalitas mengandaikan pembagian hak dan kewajiban diwujudkan dalam seluruh proses hubungan kontraktual, baik pada fase prakontraktual, pembentukan kontrak maupun pelaksanaan kontrak (pre-contractual, contractual, post contractual). Asas proporsional sangat berorientasi pada konteks hubungan dan kepentingan para pihak.

Fungsi asas proporsionalitas baik dalam proses pembentukan maupun pelaksanaan kontrak komersial adalah :

- a. Dalam tahap pra-kontrak, asas proporsionalitas membuka peluang negosiasi bagi para pihak untuk melakukan pertukaran hak dan kewajiban secara fair. Oleh karena itu, tidak proporsional dan harus ditolak proses negosiasi dengan itikad buruk.
- b. Dalam pembentukan kontrak, asas proporsional menjamin kesetaraan hak serta kebebasan dalam menentukan/mengatur proporsi hak dan kewajiban para pihak berlangsung secara fair.
- c. Dalam pelaksanaan kontrak, asas proporsional menjamin terwujudnya distribusi pertukaran hak dan kewajiban menurut proporsi yang disepakati/dibebankan pada para pihak.
- d. Dalam hal terjadi kegagalan dalam pelaksanaan kontrak, maka harus dinilai secara proporsional apakah kegagalan tersebut bersifat fundamental (fundamental breach) sehingga mengganggu pelaksanaan sebagian besar kontrak atau sekedar hal-hal sederhana /kesalahan kecil (minor important). Oleh karena itu, pengujian melalui asas proporsionalitas sangat menentukan dalil kegagalan pelaksanaan kontrak, agar jangan sampai terjadi penyalahgunaan oleh salah satu pihak dalam memanfaatkan klausul kegagalan pelaksanaan kontrak, semata-mata demi keuntungan salah satu pihak dengan merugikan pihak lain.
- e. Bahkan dalam hal ini terjadi sengketa kontrak, asas proporsionalitas menekankan bahwa proporsi beban pembuktian kepada para pihak harus dibagi menurut pertimbangan yang fair.

Selanjutnya, Mariam Darus Badruzaman juga memperhubungkannya dengan asas keseimbangan dalam hukum perjanjian, ketika kemudian dinyatakan bahwa keseimbangan

sebagai suatu asas hukum adalah merupakan kelanjutan atau pengembangan dari asas persamaan hukum atau kesetaraan.

Asas keseimbangan memberikan tuntutan agar supaya para pihak dalam memposisikan diri mereka utamanya tentang hak-hak dan kewajibannya adalah dengan berimbang dari sudut pandang kedua sisi ketika mereka menyepakati tentang perbuatan hukum yang saling terkait, yakni suatu perjanjian. Keberimbangan tersebut dari perspektif asas keseimbangan dapat diuraikan melalui penggambaran sebagaimana berikut :

“Berimbang maksudnya pada pihak mendapatkan kepentingannya masing-masing secara berimbang sesuai dengan hak dan kewajiban yang diberikan dalam perjanjian tersebut. Hal ini apabila diejawantahkan lebih lanjut memberikan pengertian bahwa pihak dalam perjanjian dapat menuntut pemenuhan hak maka terlebih dahulu harus memenuhi kewajiban, atau dengan kata lain para pihak akan mendapatkan hak dalam suatu perjanjian adalah berimbang pula dengan kewajiban yang harus dilakukannya untuk memenuhi perjanjian tersebut.”

Untuk mengilustrasikan asas keseimbangan yang proporsional adalah sebagai berikut:

- a. Asas yang melandasi atau mendasari pertukaran hak dan kewajiban para pihak sesuai dengan proporsi atau bagiannya dalam seluruh proses kontraktual.
- b. Asas yang berorientasi pada konteks hubungan dan kepentingan para pihak, yakni menjaga kelangsungan hubungan agar berlangsung kondusif dan fair.
- c. Asas yang didasari oleh nilai-nilai kesetaraan, kebebasan, distribusi, proporsional, kecermatan, kelayakn, dan kepatutan.

- d. Asas ini tidak mempersoalkan keseimbangan hasil secara matematis, namun lebih menekankan proporsi pembagian hak dan kewajiban diantara para yang berlangsung secara layak dan patut.

4. Syarat Perusahaan Bongkar Muat

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 152 Tahun 2016 yang mengatur mengenai Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal pada Pasal 1 menyebutkan bahwa:

Ayat (6) usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi stevedoring, Cargodoring, dan receiving/delivery;

Ayat (8) Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat;

Ayat (6) Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala- (extackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya;

Ayat (7) Receiving/delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya;

Kegiatan bongkar muat menurut ketentuan peraturan tersebut Pasal 2 ayat 2 menyebutkan bahwa kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh:

- a. Perusahaan Bongkar Muat;
- b. Perusahaan angkutan laut nasional; dan

c. Badan usaha pelabuhan yang telah memperoleh konsesi.

5. Fungsi, Tujuan dan Manfaat Perusahaan Bongkar Muat

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh.

Adanya pengangkutan tentunya juga akan menunjang usaha dari pemerintah dalam rangka untuk meratakan hasil pembangunan diseluruh tanah air, karena suatu daerah yang tadinya tidak mempunyai hasil pertanian misalnya, maka dengan adanya pengangkutan akhirnya daerah tersebut mendapatkan barangbarang yang dibutuhkan dengan cepat dan harga terjangkau.

Disamping itu pengangkutan juga sangat membantu dalam mobilitas tenaga kerja dari satu tempat ke tempat lain karena tanpa adanya pengangkutan maka aktivitas yang akan dilakukan tidak dapat berjalan. Dengan demikian pengangkutan dapat meningkatkan nilai guna suatu barang atau manusia sebagai obyek dari pengangkutan.

Di dalam lalulintas arus perpindahan barang, pengangkutan barang melalui laut menjadi alternatif yang paling di minati oleh masyarakat, hal ini di karenakan unsur biaya yang relatif murah disamping angkutan melalui laut sanggup mengangkut barang-barang dalam berat dan volume yang banyak. Pengertian pengangkutan laut menurut Pasal 466 dan Pasal 521 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUHD) adalah : Pasal 466 KUHD :

“Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Pasal 521 KUHD :

“Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan charter menurut waktu atau charter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan angkutan orang (penumpang), seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Angkutan muatan laut adalah suatu usaha pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa angkutan muatan laut dan karenanya merupakan bidang usaha yang luas bidang kegiatannya dan memegang peranan penting dalam usaha memajukan perdagangan dalam dan luar negeri.

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan.

Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan :

- a. Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut
- b. Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan.
- c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

6. Mekanisme Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) 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 lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari

gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya (*receiving/delivery*)²¹. Perusahaan ini memiliki tenaga ahli yang pandai menempatkan barang di dalam ruang kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang diperlukan, dan tidak mudah bergerak/bergeser. Demikian juga ketika membongkar barang dari kapal diperlukan keahlian sehingga barang yang dapat dibongkar dengan mudah, efisien, dan tidak menimbulkan kerusakan.

Lebih lanjut Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1. Kegiatan Stevedoring yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga. Tongkang, ruk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.
2. Kegiatan Cargodoring, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling (*extackle*) dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. Kegiatan *Receiving /Delivery*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengambil dari timbunan barang/tempat penumpukan barang di gudang lini I atau lapangan penumpukan barang dan menyerahkan barang sampai tersusun di atas

²¹Menurut Pasal 1 butir 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 pengusaha muat bongkar adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan/atau hewan dari dan ke kapal” Untuk mendukung kelancaran kegiatan angkutan barang dari dan ke suatu pelabuhan, maka kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting. Di samping itu keselamatan dan keamanan barang yang dibongkar muat dari dan ke pelabuhan sangat erat kaitannya dengan kegiatan bongkar muat tersebut. Undang-undang Pelayaran (UU No. 21 Tahun 1992) pada pasal 71 menyebutkan Perusahaan Bongkar Muat sebagai salah satu usaha penunjang Angkutan Laut. Sebagai mitra kerja pemerintah (Departemen Perhubungan) APBMI membina para anggotanya untuk menunjang dan berperan aktif dalam memperlancar arus barang di pelabuhan serta turut memperhatikan keselamatan kapal dari segi stowage, baik untuk pelayaran dalam negeri maupun luar negeri. Pengelolaan suatu Perusahaan Bongkar Muat tidak hanya memerlukan pengetahuan mengenai bagaimana mengoperasikan kapal sebagai alat yang menyediakan jasa transportasi, tetapi juga memerlukan pengetahuan mengenai seluk beluk perdagangan dalam dan luar negeri, baik dari segi organisasi, administrasi dan manajemen pada umumnya.

kendaraan /alat angkut secara rapat di pintu darat lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

Berdasarkan jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut , dapat diketahui bahwa pada hakekatnya ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan terdiri dari 3 bentuk kegiatan pemindahan barang dari dan ke kapal. Mengingat dari ketiga kegiatan pemindahan barang di pelabuhan tersebut tidak memungkinkan untuk dilakukan secara bersamaan waktunya, maka lebih lanjut lampiran Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, telah mengatur jadwal kegiatan bongkar muat barang sebagai berikut :

- a. Giliran Kerja I : pukul 08.00-16.00
- b. Giliran Kerja II : pukul 16.00-24.00
- c. Giliran Kerja III : pukul 24.00-08.00

Dengan adanya pembagian giliran kerja (*shift*) dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut, menunjukkan adanya upaya pemerintah (Departemen Perhubungan) dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan bongkar muat barang di pelabuhan, di samping untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang. Dengan meningkatkan efisiensi dan efektifitas serta pelayanan kegiatan bongkar muat barang tersebut, maka dimungkinkan mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan keamanan lalu lintas di pelabuhan.

Sesuai dengan penetapan jadwal kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan berikut sasarannya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah tersebut, menunjukkan bahwa sesuai dengan jenis kegiatan bongkar muat barang memungkinkan dalam pelaksanaannya dikerjakan oleh tiga buah PBM, yaitu PBM yang hanya bergerak di bidang *Stevedoring*, PBM yang bergerak di

bidang *Cargodoring*, atau PBM yang bidang usahanya hanya menangani kegiatan usaha pelayanan jasa *Receiving/Delivery* saja.

Dengan adanya pembagian kegiatan bidang usaha bongkar muat barang angkutan di pelabuhan tersebut, merupakan peluang bagi berkembangnya kesempatan berusaha bagi para investor yang berminat untuk menanamkan modal usahanya di sektor kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Disisi lain, spesialisasi penanganan bidang kegiatan bongkar muat barang tersebut juga memberikan peluang kesempatan yang lebih luas. Namun demikian, bagi PBM yang memiliki kemampuan permodalan yang cukup memadai, tidak menutup kemungkinan untuk menangani semua jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

C. Pengertian Pelindo

1. Ruang Lingkup Pelindo

Perusahaan memfokuskan kegiatan utamanya di bidang penyelenggaraan dan perusahaan jasa kepelabuhanan, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perusahaan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/ mengejar keuntungan guna meningkatkan Nilai Perusahaan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perusahaan Terbatas. Menurut Anggaran Dasar terakhir Perusahaan, kegiatan usaha Perusahaan mencakup:²²

1. Penyediaan dan/atau jasa pelayanan kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalulintas dan tempat tempat berlabuhnya kapal.

²² Pelindo 1, Kegiatan Utama, <https://www.pelindo1.co.id/id/service/Pages/Kegiatan-Utama.aspx>, (diakses pada 1 Agustus 2019, pukul 13.55).

2. Penyediaan dan/atau jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (pilotage) dan penundaan kapal.
3. Penyediaan dan/atau pelayanan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat peti kemas, curah cair, curah kering, multi purpose, barang termasuk hewan (general cargo) dan fasilitas naik turunnya penumpang dan/ atau kendaraan.
4. Penyediaan jasa bongkar muat, peti kemas, curah cair, curah kering (general cargo) dan kendaraan.
5. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, multipurpose, penumpang, pelayaran rakyat dan RO-RO.
6. Penyediaan dan/atau pelayanan gudang-gudang dan lapangan penumpukan dan tangki/tempat penimbunan barang-barang, angkutan bandar, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
7. Penyediaan dan/atau pelayanan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung-gedung/bangunan yang berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan multi moda.
8. Penyediaan dan/atau pelayanan listrik, air minum, dan instalasi limbah serta pembuangan sampah.
9. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa pengisian bahan bakar minyak untuk kapal dan kendaraan di lingkungan pelabuhan.
10. Penyediaan dan/atau pelayanan kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan.
11. Penyediaan dan pengelolaan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kepelabuhan.
12. Pengusahaan dan penyelenggaraan Depo Peti Kemas dan perbaikan, cleaning, fumigasi serta pelayanan logistik.

2. Prinsip-Prinsip Pelindo

Visi dari Pelabuhan pelindo 1 ialah Menjadi Nomor Satu di Bisnis Kepelabuhanan di Indonesia, Visi tersebut merupakan pernyataan cita-cita Perusahaan menjadi pengelola terminal peti kemas dengan throughput terbesar di Indonesia, yang ditarget akan terwujud pada tahun 2023. Cita-cita ini muncul dilandasi dengan potensi geografis, peluang bisnis serta kebijakan nasional yang membuka peluang bagi Perusahaan untuk merealisasikan visi dimaksud.

Misi Menyediakan jasa kepelabuhanan yang terintegrasi, berkualitas dan bernilai tambah untuk memacu pertumbuhan ekonomi wilayah Visi dan Misi Perusahaan tersebut telah ditetapkan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) Tahun 2014-2018 dan ditetapkan oleh Dewan Komisaris dan Direksi.

Values Perusahaan ditetapkan sebagai berikut:

- a. *Customer Focus Proaktif*, dalam melayani dan membangun hubungan dengan pelanggan, melalui perilaku kunci: Proaktif dan Cepat Tanggap, Mengutamakan Pelayanan Prima dan Kepuasan Pelanggan.
- b. *Integrity Mengutamakan*, perilaku terpuji sesuai dengan nilai, prinsip dan etika Perusahaan, melalui perilaku kunci : Jujur & Taat, serta Berani & Bertanggungjawab.
- c. *Professionalism* Penguasaan, terhadap pekerjaan yang mencakup pengetahuan keterampilan dan sikap melalui perilaku kunci : Kompeten & Disiplin, serta Gesit & Berkualitas.
- d. *Teamwork* Keinginan, yang tulus untuk bekerja sama dengan orang lain, melalui perilaku kunci: Berkolaborasi & Bersinergi, serta Tulus & Saling Menghargai.
- e. *Adaptive* Kemampuan, untuk terus beradaptasi dalam menjelang perkembangan zaman, melalui perilaku kunci: Dinamis & Kreatif, serta Inovatif & Persisten.

3. Manfaat dan Tugas Pelindo

“PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) melangkah pasti mewujudkan sebuah Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang mampu memberikan pelayanan bermutu bagi pelanggan. Perbaikan dan pembenahan fasilitas terus dilakukan. Selama tahun 2010 total investasi sebesar Rp 572 Milyar dan tahun 2011 sebesar Rp 1,268 Triliun mengalami kenaikan sebesar 121,66 %. Besarnya investasi di tahun 2011 ini merupakan bentuk komitmen perusahaan terhadap kebutuhan para pelanggan yaitu pelayanan yang cepat, aman dan efisien. Tak ada pilihan bagi organisasi untuk unggul dalam persaingan kecuali dengan melakukan pengelolaan organisasi yang fokus melayani pelanggan karena pelanggan adalah bagian penting keberlangsungan perusahaan di masa depan.

Indonesia diprediksi sebagai negara yang berpotensi menjadi calon kekuatan ekonomi baru di dunia pada masa mendatang (2020- 2030) oleh sejumlah lembaga dan institusi bergengsi di dunia. Melihat potensi itu, saat ini bangsa Indonesia sedang bekerja keras dalam meningkatkan perekonomian Indonesia dengan melakukan program percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional yang disebut MP3EI (Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia).

Penguatan Konektivitas Nasional yang efisien dan efektif merupakan salah satu strategi yang ditempuh dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional tersebut. Konektivitas Nasional merupakan pengintegrasian 4 (empat) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/ RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).

Aspek transportasi memegang peran yang sangat penting dalam pembangunan Konektivitas Nasional. Menurut survei UNTACD, kontribusi moda transportasi dalam perdagangan dunia adalah sebagai berikut: transportasi udara sebesar 0,3%, transportasi darat sebesar 16%, perpipaan 6,7% dan transportasi laut mencapai 77%. Dominannya transportasi laut mengindikasikan bahwa kemajuan perekonomian dan perdagangan nasional adalah dengan menciptakan transportasi laut yang baik dan unggul. Berbicara masalah transportasi laut, maka di dalamnya ada dua komponen penting yaitu sarana kapal dan pelabuhan. Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional.

Konsekuensinya, pengelolaan pelabuhan harus dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat. Atas dasar inilah

dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.

Melihat peran pelabuhan yang begitu penting bagi perekonomian negara, Pelindo I berkomitmen untuk terus meningkatkan kinerja yang sehat sekaligus pertumbuhan yang berkelanjutan. Dengan diberlakukannya UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, semakin membuka persaingan dalam pengelolaan pelabuhan. Pelindo I telah mempersiapkan langkah strategis untuk terus meningkatkankinerjanya dalam mewujudkan konektivitas nasional dalam menghubungkan konektivitas antar pulau maupun antar Negara.²³

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Adapun ruang lingkup penelitian ini bertujuan untuk membatasi permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi agar tidak mengambang. Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah Bagaimana aspek hukum bongkar muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT.Pelabuhan Pelindo I (Persero) Cabang Belawandan Faktor-faktor apayang menjadi hambatan hukum bongkar muat antara PT.Tirta Nusa Persada dengan PT. Pelabuhan Pelindo I (Persero) Cabang Belawan.

²³ PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero), Annual Report, <https://www.pelindo1.co.id/en/profil/Report/Annual-Report-2011.pdf>, (diakses pada 5 Agustus 2019, pukul 07.09).

B. Sumber Bahan Hukum

Untuk mendukung jenis penelitian yuridis empiris ini maka menggunakan dua jenis data yaitu :

1. Bahan Hukum primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum, yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari hasil wawancara terhadap PT. Pelindo I Cabang Belawan dan PT. Tirta Nusa Persada²⁴.

Bahan hukum primer adalah bahan yang berupa sejumlah keterangan atau fakta yang secara langsung dari lokasi penelitian di PT. Pelindo I Cabang Belawan khususnya tentang Aspek hukum bongkar muat PT. Pelindo I Cabang Belawan Medan.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah yang bersumber dari bahan-bahan seperti peraturan perundang-undangan seperti Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan serta PP Nomor 8 Tahun 2000 tentang Keimigrasian dan bahan-bahan kepustakaan, majalah, jurnal dari internet atau tulisan beserta dokumen lain yang diperlukan dalam menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini.

C. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis empiris, yaitu suatu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti secara langsung ke PT. Pelindo I Cabang Belawan dengan PT. Tirta Nusa Persada Medan, dengan ditambah menelaah pustaka. Bahan-bahan seperti buku,

²⁴ Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenanda Media Group, hlm.181.

majalah, dokumen-dokumen dan peraturan perundang-undangan.²⁵ Guna mendapatkan penjelasan lebih lanjut sehingga memperoleh kejelasan dan pemahaman dari penelitian berdasarkan realita.

D. Metode Penelitian

Metode penelitian dilakukan dengan cara penelitian observasi langsung lokasi penelitian yaitu di PT. Tirta Nusa Persada dengan PT. Pelindo dan metode penelitian *library research* (Kepustakaan) yaitu dengan mempelajari peraturan perundang-undangan seperti Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan serta PP Nomor 8 Tahun 2000 tentang Keimigrasian dan bentuk yang berkaitan dengan topic dalam rumusan masalah. Metodologi penelitian adalah ilmu yang mempelajari tata cara atau prosedur untuk melakukan seluruh aktifitas atau kegiatan penelitian.²⁶

E. Analisis Data

Berdasarkan rumusan masalah dan pembahasan di atas, analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah analisis data yuridis deskriptif yaitu dengan menggambarkan kenyataan-kenyataan yang ada dalam masyarakat, dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini. Data Primer dan sekunder yang telah diperoleh kemudian dianalisa secara kualitatif yaitu semaksimal mungkin memakai bahan-bahan yang ada yang berdasarkan asas-

²⁵ Jusuf Soewadji, *Pengantar Metodologi Penelitian*, Jakarta, Mitra Wacana Media, 2012, hal. 15.

²⁶ Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenanda Media Group, hlm.181.

asas, pengertian serta sumber-sumber hukum yang ada dan menarik kesimpulan dari bahan yang ada tersebut