

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kebijakan publik adalah produk rekayasa berupa keputusan yang dibuat dan diberlakukan untuk semua dan adil untuk semua. Dunia kemaritiman pun memerlukan kebijakan publik karena maritim menyangkut banyak pihak. Kebanyakan kebijakan publik yang ada di Indonesia dibuat setelah ada kejadian atau permasalahan. Sebagai contoh permasalahan *dwelling time* yang ada di pelabuhan Tanjung Priok. Tentunya beserta kebijakan hasil dari permasalahan tersebut. *Dwelling time* yang ada di Indonesia masih sangat tertinggal dibandingkan dari beberapa negara tetangga kita, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam dan Filipina.

World Bank menyebutkan bahwa kinerja logistik Indonesia diukur dari komponen *Logistics Performance Index* (LPI) yang masih belum efisien. Lemahnya dukungan sektor logistik nasional menjadi pemicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*). Permasalahan *dwelling time* ini dapat menghambat kinerja perdagangan internasional, yang dapat berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Penumpukan yang melewati batas waktu (*dwelling time*) adalah waktu beberapa lama petikemas (barang impor) di timbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan sejak di bongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar TPS.<sup>1</sup>

Dalam rangka mendukung program pemerintah dalam Asas Ekonomi Demokrasi atau Asas Ekonomi Kerakyatan sesuai UUD 1945 Pasal 33 Ayat (1) menyebutkan bahwa Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas azas kekeluargaan, dan Ayat (4) menyebutkan bahwa Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.<sup>2</sup>Selama ini pengusaha ekspor-impor yang mengeluhkan waktu pemeriksaan oleh instansi pemerintah yang terlalu lama. Hambatan yang selama ini memperpanjang *dwelling time* dan menambah biaya bongkar muat adalah antrian serta penyusunan peti kemas yang tidak tertib. Lamanya waktu *dwelling time* di pelabuhan berpengaruh karena menciptakan citra negatif Indonesia di mata para investor asing.

Selain itu, *dwelling time* juga berpengaruh terhadap harga barang, terutama barang yang penting bagi masyarakat.<sup>3</sup>Kasus-kasus seputar *dwelling time* ini pun semakin banyak dan semakin berkembang di kalangan para pelaku usaha maka ada kemungkinan untuk terjadi suatu permasalahan antara lembaga pemerintahan, para pelaku usaha dan juga

---

<sup>1</sup><https://nasional.sindonews.com/read/1016670/18/dwelling-time-lagi-1435200342> di akses pada tanggal 19 Juli 2017

<sup>2</sup>UUD 1945 Pasal 33 Ayat (1) dan (4)

<sup>3</sup><http://blogstudent.mb.ipb.ac.id/2015/11/16/analisis-etika-dan-hukum-pada-kasus-dwelling-time-di-pelabuhan-tanjung-priok> di akses pada tanggal 19 Juli 2017.

masyarakat akan semakin besar. Untuk itu perlu adanya tindakan serius oleh pemerintah dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang timbul seputar *dwelling time*.

Ada beberapa kasus sengketa dalam permasalahan *dwelling time* yaitu:

**Kasus I:**

Pelabuhan Tanjung Priok adalah penggerak perekonomian nasional karena di dalamnya berlangsung proses-proses bisnis yang outputnya akan mengalir ke seluruh Indonesia. Tanjung Priok adalah pelabuhan terbesar di Indonesia tempat sebagian besar aktivitas ekspor dan impor barang dilakukan. Sebagian besar aktivitas itu menggunakan petikemas yang proses pengelolaannya tentu tidak sederhana. Pengelolaan pelabuhan yang rumit tidak hanya melibatkan satu entitas saja yaitu PT Pelindo II yang punya wewenang sebagai otoritas pelabuhan, tetapi juga melibatkan banyak entitas lain, baik pihak pemerintah maupun pihak swasta. Kasus *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok mulai mencuat saat Presiden Jokowi kembali ke Pelabuhan Tanjung Priok dalam rangka inspeksi mendadak (sidak) pada tanggal 17 Juni 2015.

Dalam sidak ini Presiden marah karena sudah lebih dari 6 bulan belum ada perubahan waktu bongkar muat. Padahal enam bulan sebelumnya Presiden menarget kisaran waktu *dwelling time* dari 5,5 menjadi 3 hari. *Dwelling time* atau masa tunggu bongkar muat adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu petikemas (*container*) di bongkar dan di angkat (*unloading*) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Di picu oleh kemarahan Presiden itulah maka sejumlah Kementerian dan lembaga terkait langsung melakukan reaksi termasuk juga kepolisian RI yang membentuk tim khusus untuk menyelidiki adanya dugaan suap dan gratifikasi

terhadap pejabat yang terlibat dalam proses-proses *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok.<sup>4</sup>

## **Kasus II**

Penyidik Polda Sumatera Utara menangkap dua orang yang patut diduga terlibat kasus kejahatan penghambat proses penanganan logistik atau waktu bongkar muat (*dwelling time*) di Pelabuhan Belawan, Medan, Sumatera Utara. Namun penyidik kepolisian belum menyentuh pihak regulator maupun operator serta instansi lain yang menjalankan fungsi kepelabuhan seperti Pelindo, Syahbandar, Nalai Karantina, dan Bea Cukai. Padahal berdasarkan pengakuan tersangka, pihak Pelindo ikut mengetahui bisnis yang belakangan justru menjeratnya.

Sementara Direktur Reserse Kriminal Khusus Polda Sumut Kombes Toga Habinsaran Panjaitan menyatakan pihaknya akan segera melakukan pendalaman terkait keterangan tersangka yang mengaku jika PT Pelindo I sebagai operator di Pelabuhan Belawan mengetahui dugaan pemerasan tersebut. Menurut pengakuan tersangka pihak Pelindo I mengetahui praktik yang di lakukannya sejak tahun 2012.<sup>5</sup>

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, adapun perumusan masalah di buat oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Mengapenimbunanbarang (PetiKemas) di pelabuhanselalumencapai 7 hariwalaupunPeraturanMenteriPerhubunganmenyebutkanmaksimal 3 hari?

---

<sup>4</sup><https://www.scrib.com/doc/289328554/Makalah-Dwelling-Time-Di-Pelabuhan-Tanjung-Priok>

<sup>5</sup><http://economy.okezone.com/read/2016/10/12/320/1512390/dwelling-time-di-pelabuhan-belawan-jadi-3-18-hari>

2. Faktor-faktor apa yang menyebabkan adanya penumpukan melewati batas waktu atas suatu barang (*dwelling time*)?

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya penimbunan terhadap barang di pelabuhan yang selalumencapai 7 hari walaupun Peraturan Menteri Perhubungan menyebutkan maksimal 3 hari.
1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan adanya penumpukan yang melewati batas waktu atas suatu barang.

### **D. Manfaat Penulisan**

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Secara Teoritis

Hasil penulisan ini diharapkan dapat memberikan pemikiran sekaligus pengetahuan empirik dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi, yang bermanfaat bagi para pelaku bisnis dalam dunia persaingan harga dan bagi konsumen akhir sebagai *end user* yang membaca skripsi ini mengenai bentuk penyebab terjadinya penimbunan barang (Peti Kemas) di pelabuhan selalu mencapai 7 hari walaupun Keputusan Menteri Perhubungan menyebutkan maksimal 3 hari.

2. Secara Praktis

Hasil penulisan ini diharapkan memberikan wawasan dan informasi bagi semua pihak seperti Penegak Hukum, Pengacara, Konsultan Hukum, Undang-Undang dan Pelaku Usaha untuk menurunkan biaya logistik dan menekan waktu proses

*dwelling time* serta menerapkan ketentuan hukum yang terdapat dalam pelaksanaan kegiatan ekspor-impor.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Perdagangan Internasional

Sebenarnya satu-satunya teori perdagangan internasional yang sistematis yang kita miliki adalah yang dinamakan teori klasik, dimana praktis semua unsur-unsur telah di olah oleh penulis-penulis terdahulu seperti Hume, Adam Smith, dan Ricardo.<sup>6</sup>Teori ini diberi sifat, di satu pihak, oleh Doktrin “*Comparative Cost*” dan di lain pihak oleh asas-asas, bahwa harga, valuta asing dan arus uang menjadikan mekanisme yang menghubungkan sistem moneter dari berbagai negara dan menjamin adanya penyesuaian neraca dan menjamin adanya penyesuaian otomatis akan neraca pembayaran.<sup>7</sup>

Mobilitas kapitalis internasional dibatasi bukan oleh ongkos transport tetapi oleh hambatan-hambatan yang sifatnya lain. Hambatan ini berupa aturan-aturan hukum karena ketidak-pastian politik, ketidak-tahuan prospek di luar negeri, sistem perbankan yang tidak sempurna, ketidak-stabilan kurs valuta asing, tidak percaya terhadap orang asing dan lain sebagainya.

Perdagangan internasional terjadi<sup>8</sup>, karena bertemunya subjek hukum yang bertempat tinggal di negara-negara yang berlainan dan telah mengadakan perjanjian untuk mengadakan hubungan perdagangan, misalnya dalam jual beli. Dalam perdagangan

---

<sup>6</sup>Teori *Absolute Advantage* lebih mendasarkan pada besaran/variabel riil bukan moneter sehingga sering dikenal dengan nama teori murni (*pure theory*) perdagangan internasional. Murni dalam arti bahwa teori ini memusatkan perhatiannya pada variabel riil seperti misalnya nilai suatu barang diukur dengan banyaknya tenaga kerja yang dipergunakan untuk menghasilkan barang. Makin banyak tenaga kerja yang digunakan akan makin tinggi nilai barang tersebut (*Labor Theory of value*). Teori *absolute advantage* Adam Smith yang sederhana menggunakan teori nilai tenaga kerja, Teori nilai kerja ini bersifat sangat sederhana sebab menggunakan anggapan bahwa tenaga kerja itu sifatnya *homogeny* serta merupakan satu-satunya faktor produksi. Dalam kenyataannya tenaga kerja itu tidak homogen, faktor produksi tidak hanya satu dan mobilitas tenaga kerja tidak bebas.

<sup>7</sup> Rules of Origin, *Direktorat Hubungan Perdagangan Luar Negeri Departemen Perdagangan*, 1985

<sup>8</sup> Baca<https://fajrina.wordpress.com/teori-perdagangan-internasional>.

internasional pihak penjual lazimnya disebut eksportir dan pihak pembeli disebut importir.<sup>9</sup>

## 1. Pengertian Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk yang dimaksud dapat berupa antar perorangan (individu dengan individu), antara individu dengan pemerintah suatu negara atau pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain. Menurut Schmittoff hukum perdagangan internasional adalah sekumpulan aturan yang mengatur hubungan-hubungan komersial yang sifatnya perdata. Aturan-aturan hukum tersebut mengatur transaksi-transaksi yang berbeda negara. Defenisi tersebut menunjukkan dengan jelas bahwa aturan-aturan tersebut bersifat komersial.<sup>10</sup> Dalam defenisinya ia menegaskan bahwa ruang lingkup bidang hukum ini tidak termasuk hubungan-hubungan komersial internasional dengan ciri hukum publik.

Termasuk dalam bidang hukum publik ini yaitu aturan-aturan yang mengatur tingkah laku atau perilaku negara-negara dalam mengatur perilaku perdagangan yang mempengaruhi wilayahnya.<sup>11</sup> Bila dibandingkan dengan pelaksanaan dalam negeri, maka perdagangan internasional sangatlah rumit dan kompleks. Kerumitan ini disebabkan oleh faktor-faktor antara lain:

- a. Pembeli dan penjual terpisah oleh batas-batas kenegaraan

---

<sup>9</sup> Baca <https://nylabintang.wordpress.com/tutorial-3/ekspor-dan-import/pelaku-perdagangan-internasional>.

<sup>10</sup> Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) komersial adalah (1) berhubungan dengan niaga atau perdagangan, (2) dimaksudkan untuk di perdagangan, (3) bernilai niaga tinggi, kadang-kadang mengorbankan nilai-nilai (sosial, budaya dan lain sebgainya).

<sup>11</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Liberty, Yogyakarta, 1987, Hlm 32



Barang harus di angkut dan di kirim dari suatu negara ke negara lainnya melalui bermacam peraturan seperti, pabean yang bersumber dari pembatasan yang di keluarkan oleh masing-masing pemerintah

- b. Antara satu negara dengan negara lainnya terdapat perbedaan bahasa, mata uang, taksiran dan timbangan, budaya, hukum dalam perdagangan dan lain sebagainya.

## **2. Faktor Pendorong Perdagangan Internasional**

Tidak hanya individu yang saling melakukan interaksi, setiap negara juga melakukan sebuah interaksi. Dan salah satu bentuk interaksi antar negara adalah kerja sama dalam hal perdagangan internasional. Terjadinya interaksi antar negara dalam bentuk Perdagangan Internasional disebabkan karena setiap negara tidak dapat memenuhi kebutuhan negaranya sendiri, entah itu disebabkan faktor SDM, SDA, modal maupun teknologi, sehingga setiap negara harus menjalin perdagangan internasional dengan negara lain.<sup>12</sup> Sebenarnya ada banyak hal yang

---

<sup>12</sup> Elfrida Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, Literata Lintas Media, Jakarta, 2009, Hlm 4.

menjadi faktor pendorong terjadinya perdagangan internasional, diantaranya sebagai berikut:

a. Perbedaan Sumber Daya Alam

Setiap negara memiliki kekayaan alam yang berbeda, sehingga hasil pengolahan alam yang dinikmati juga berbeda. Oleh karena sumber kekayaan alam yang dimiliki sebuah negara sangat terbatas, sehingga dibutuhkan perdagangan internasional untuk melengkapi kebutuhannya.

b. Perbedaan Faktor Produksi

Selain faktor sumber daya alam, sebuah negara memiliki perbedaan keterampilan tenaga kerja (SDM), besarnya modal yang dimiliki, dan perbedaan kreatifitas para pengusaha.

Oleh sebab itu, produk yang dihasilkan oleh sebuah negara juga mengalami perbedaan, sehingga diperlukan adanya perdagangan untuk melengkapi kebutuhan tiap negara.

c. Kondisi Ekonomi yang berbeda di tiap Negara

Karena adanya perbedaan faktor produksi sehingga turut menyebabkan perbedaan biaya produksi yang dikeluarkan untuk membuat suatu barang, maka bisa jadi produksi sebuah barang di sebuah negara memerlukan biaya yang lebih tinggi. Sehingga negara tersebut lebih memilih mengimpor barang dari luar negeri karena biaya yang lebih murah.

d. Tidak semua negara dapat memproduksi suatu barang

Karena keterbatasan dari sebuah negara, baik dari segi sumber daya manusia maupun sumber daya alamnya, maka tidak semua barang yang diperlukan oleh

sebuah negara dapat diproduksi sendiri, oleh karena itulah diperlukan perdagangan internasional untuk memenuhi kebutuhan tiap negara.

e. Adanya kelebihan produk dalam negeri

Adanya kelebihan produksi atau surplus produksi dalam negeri sehingga tidak dapat dikonsumsi seluruhnya di dalam negeri dan perlu menjual produk tersebut ke luar negeri agar harga sebuah barang tidak menjadi sangat murah karena jumlah yang berlimpah.

f. Perbedaan Teknologi

Selain mempunyai sumber daya alam yang berbeda, setiap negara juga mempunyai perbedaan kemampuan sumber daya manusianya (SDM). Perbedaan kemampuan SDM menyebabkan adanya perbedaan dalam penguasaan teknologi. Misalnya, Indonesia mengimpor pesawat terbang dari Amerika Serikat.

Meskipun Indonesia dapat memproduksi beberapa jenis pesawat namun untuk pesawat dengan spesifikasi tertentu Indonesia tidak memiliki kemampuan (teknologi) untuk memproduksinya sehingga harus melakukan impor.

g. Keinginan melakukan kerjasama dengan negara lain

Perdagangan internasional dapat menjadi salah satu cara yang dilakukan untuk mempererat hubungan dengan negara lain sehingga kerjasama dalam berbagai bidang juga dapat tercipta.

h. Penghematan biaya produksi

Perdagangan internasional dapat mendorong produksi dilakukan pada skala yang lebih besar. Karena pemasaran di dalam negeri saja tidak akan menyediakan pasar (konsumen) yang maksimal, karena itu perdagangan internasional dapat menyediakan pasar yang jauh lebih besar.

Dengan adanya pasar yang lebih besar maka produksi barang dapat dilakukan dalam skala yang lebih besar, sehingga biaya produksi (*fixed cost*) dapat lebih hemat.<sup>13</sup>

### **3. Mekanisme Kontrak Perdagangan Internasional**

Pihak-pihak yang terlibat dalam perdagangan internasional antara lain sebagai berikut:

- 1) Transaksi perdagangan Internasional diawali dengan negosiasi antara pembeli dan penjual. Proses negosiasi berlangsung melalui korespondensi maupun dengan kontak langsung melalui jalur komunikasi. Apabila kesepakatan sudah dapat diterima oleh kedua belah pihak, maka kesepakatan tersebut akan dituangkan dalam kontrak jual-beli (*sales contract*).
- 2) Setelah kesepakatan *sales contract* ditandatangani dan dengan asumsi mekanisme pembayaran yang disepakati adalah dengan *letter of credit (L/C)*, maka pihak yang harus melakukan kontak dengan bank pertama kali adalah pihak pembeli. Pembeli berkewajiban untuk membuka kontrak L/C dengan *Issuing Bank*.

---

<sup>13</sup>Rules of Origin , Direktorat Hubungan Perdagangan Luar Negeri Departemen Perdagangan, 1985 Hlm 39

- 3) *Issuing bank* yang umumnya telah memiliki hubungan dengan bank korespondensi (*advising bank*) di negara penjual, akan meneruskan *draft* L/C dimaksud untuk mendapatkan konfirmasi dari pihak penjual atau yang disebut juga sebagai eksportir.
- 4) *Advising bank* akan menghubungi penjual untuk melakukan konfirmasi terhadap L/C yang dibuka oleh pembeli atau yang lazimnya disebut sebagai importir.
- 5) Penjual yang telah mendapatkan kepastian mengenai mekanisme pembayaran yang akan diperolehnya, segera mempersiapkan barang-barang yang akan dikirim kepada pembeli.
- 6) Penjual akan membuka kontrak pengangkutan dengan agen pengangkutan barang (*carrier*) dengan kondisi syarat penyerahan barang (*terms of trade*) sesuai kesepakatan yang tercantum dalam *sales contract*. Dalam mekanisme pengiriman barang tersebut, kewajiban penyelesaian formalitas kepabeanan umumnya menjadi tanggung jawab penjual, kecuali dalam *sales contract* dinyatakan lain.
  
- 7) Atas penyerahan barang yang langsung dimuat ke sarana pengangkut, penjual akan mendapatkan dokumen *bill of lading*(BL). Untuk penyerahan barang yang dilakukan di gudang (belum dimuat ke sarana

pengangkut), penjual akan menerima *mates receipt* yang selanjutnya dapat ditukar dengan *bill of lading* setelah pemuatan ke sarana pengangkut.

- 8) Dokumen *bill of lading* dan dokumen perdagangan lainnya (*invoice*, *packing list*, *certificate of origin* dan lain-lain) akan diserahkan penjual kepada pihak bank . Dalam kondisi ini, pihak bank dapat bertindak sebagai *confirming bank*, *negotiating bank*, *reimbursing bank* atau *paying bank* tergantung pada jenis L/C yang dibuka oleh pembeli.
- 9) Apabila di asumsikan pihak bank bertindak sebagai *paying bank*, dokumen-dokumen yang diserahkan penjual akan diteliti kelengkapan dan persyaratannya. Bank akan memberikan pembayaran kepada penjual sepanjang dokumen-dokumen yang diserahkan sesuai dengan syarat-syarat L/C.
- 10) *paying bank* akan meneruskan dokumen-dokumen sesuai syarat L/C tersebut kepada *issuing bank* di negara pembeli.
- 11) Atas penyerahan dokumen-dokumen sesuai persyaratan L/C tersebut, *issuing bank* akan memberikan pembayaran kepada *paying bank*.
- 12) *issuing bank* akan mengontak penjual setelah dokumen-dokumen sesuai persyaratan L/C diterimanya.
- 13) Atas penyerahan dokumen-dokumen sesuai persyaratan L/C tersebut, pembeli akan menyerahkan sejumlah pembayaran yang ditentukan.
- 14) Pembeli yang telah menerima dokumen atas barang yang dikirim akan mengeluarkan barang-barang dari kawasan pabean atau tempat

penimbunan sementara dengan mengikuti formalitas pabean yang ditentukan oleh otoritas kepabeanan.<sup>14</sup>

**a. *Sales Contract* menurut *Uniform Commercial Code* dan Bentuk-bentuk *Sales Contract***

- b) Eksportir Dalam kontrak perdagangan internasional eksportir bertindak sebagai penjual (*Seller*) yang memiliki barang-barang untuk dijual kepada importir. Eksportir sering kali hanya bertindak sebagai perantara penjualan atau sebagai kepanjangan tangan dari produsen barang sesungguhnya.
- c) Importir Dalam kontrak perdagangan internasional, importir bertindak sebagai pembeli (*buyer*) yang akan membayar sejumlah nilai tertentu kepada penjual. Importir memiliki resiko dan tanggung jawab yang besar terhadap barang yang dipesan, baik resiko kerugian, kerusakan, keterlambatan, termasuk resiko penipuan dan manipulasi.  
  
Tanggung jawab importir tidak hanya menyangkut barang yang dipesannya sendiri tetapi juga termasuk barang-barang yang diimpor atas dasar perjanjian indent dengan pihak indenter di dalam negeri. Untuk itu, importir harus berhati-hati dalam membuka kontrak perdagangan, memilih partner dagang di luar negeri serta menilai indenter.
- d) Indenter Dalam kondisi-kondisi tertentu, ada peminat yang bukan berstatus importir yang melakukan pemesanan kepada importir terhadap suatu produk dari luar negeri. Pihak yang melakukan pemesanan kepada importir tersebut lazim disebut sebagai pihak indenter.

---

<sup>14</sup><https://prezi.com/pcoeauyszygd/mekanisme-pi/>

#### **b. Unsur-unsur Lain dalam Perdagangan Internasional.**

- Bank-bank devisa, yaitu kelompok pendukung perdagangan internasional yang berkaitan dengan pemberian jasa pembayaran, perkreditan, jaminan dan transaksi keuangan lainnya.
- Badan usaha transportasi, yaitu pihak yang berkepentingan terhadap pengangkutan barang-barang dalam rangka transaksi perdagangan internasional.
- Maskapai pelayaran, yaitu agen-agen kapal (pengangkut) yang mewakili kepentingan pemilik angkutan. Saat ini sebagian besar transaksi perdagangan internasional diangkut melalui jalur laut.
- Perusahaan asuransi, yaitu pihak-pihak yang menjamin resiko atas pengangkutan barang dari pihak penjual hingga diterima oleh pihak pembeli.
- *Surveyor*, yaitu pihak ketiga yang bersifat netral dan obyektif yang dapat memberikan kesaksian atas mutu, jenis, kuantitas, keaslian, kondisi, harga dan lain sebagainya. Sertifikat yang dikeluarkan oleh *Surveyor* akan menguatkan posisi eksportir dan juga akan menambah nilai jual dari barang-barang yang diperdagangkan.
- Otoritas kepabeanan, yaitu institusi pemerintah yang bertugas menjaga kepentingan masyarakat suatu negara serta berkepentingan terhadap pemungutan pajak-pajak dalam rangka perdagangan ekspor-impor.<sup>15</sup>

#### **4. Manfaat Perdagangan Internasional**

---

<sup>15</sup><https://prezi.com/pcoeauyszygd/mekanisme-pi/>



Perdagangan internasional merupakan kegiatan pertukaran jasa, barang, maupun modal yang dilakukan oleh penduduk berbagai negara atas kesepakatan bersama. Kegiatan ini dapat menjadi salah satu sumber pendapatan penting bagi negara-negara yang sedang berkembang.

Perdagangan internasional telah berkembang selama bertahun-tahun karena banyak manfaat yang telah ditawarkan ke berbagai negara di seluruh dunia.<sup>16</sup> Selain itu, manfaat perdagangan internasional juga turut mendukung kemajuan kegiatan industrialisasi, transportasi, serta kehadiran perusahaan-perusahaan multinasional. Pembatasan perdagangan internasional dapat membatasi penjualan barang dan jasa yang diproduksi oleh suatu negara, sehingga dapat menurunkan jumlah pendapatan dari perdagangan global.<sup>17</sup>

Manfaat yang diperoleh dari adanya perdagangan internasional bisa dilihat dari berbagai aspek kehidupan seperti:

Secara umum, perdagangan internasional dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- 1) Manfaat Umum
  - a) Pemenuhan kebutuhan

Dapat memenuhi kebutuhan akan barang-barang yang tidak dapat diproduksi dalam negeri. Beberapa faktor dapat mempengaruhi adanya

---

<sup>16</sup>H. K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, Hlm 5

<sup>17</sup>D. A Lase, *Manajemen Kepelabuhan*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2014, Hlm 4

perbedaan hasil produksi setiap negara, diantaranya adalah kondisi geografi, iklim, tingkat penguasaan IPTEK dan lain sebagainya.

b) Memperoleh keuntungan

Walaupun terkadang beberapa negara dapat memproduksi jenis barang yang sama, akan tetapi ada kalanya lebih baik jika negara tersebut mengimpor dari luar negeri.

Seperti pada manfaat PBB untuk menjalin kerjasama, termasuk dibidang ekonomi yang menguntungkan.

c) Memperluas pasar perdagangan

Ada kalanya para pengusaha akan merasa khawatir untuk memproduksi barang-barang dalam jumlah besar dengan kondisi pasar yang tidak memadai. Hal tersebut bisa mengakibatkan penurunan harga barang dan dapat menimbulkan kerugian. Manfaat perdagangan internasional, pengusaha tidak perlu khawatir untuk memproduksi barang secara maksimal, karena mereka dapat menjual produk mereka keluar negeri.

d) Transfer teknologi modern

Manfaat perdagangan internasional juga dapat memungkinkan suatu negara untuk dapat belajar teknik dan manajemen produksi barang yang lebih efisien dan modern dari negara-negara lainnya. Termasuk manfaat internet yang membuka jalan untuk *online shop*.

## 2) Manfaat di bidang Ekonomi

Dalam bidang ekonomi, berbagai manfaat perdagangan internasional yang dapat kita rasakan diantaranya adalah:

### i. Memenuhi kebutuhan dalam negeri

Sebuah negara diibaratkan seperti seorang manusia, dimana ia membutuhkan orang lain untuk kelangsungan hidupnya. Dengan adanya suatu kerjasama dengan yang lain, maka hal tersebut akan dapat memenuhi kekurangan dalam dirinya. Seperti manfaat organisasi yang diajarkan dari sekolah, untuk menciptakan kerjasama tim.

### ii. Menambah kemakmuran suatu negara

Perdagangan internasional dapat membantu menaikkan pendapatan suatu negara. Hal ini disebabkan adanya hubungan timbal balik antar negara, dimana negara yang memiliki kelebihan produksi barang akan menjual produknya pada negara yang membutuhkan.

### iii. Menambah lapangan pekerjaan

Manfaat perdagangan internasional dalam sebuah negara, dapat menambah jumlah produksi suatu barang yang nantinya dapat diekspor ke negara lain.

Kenaikan produksi dapat berakibat pada bertambahnya kebutuhan tenaga kerja, sehingga akan memperluas kesempatan kerja.

### iv. Meningkatkan ilmu pengetahuan dan teknologi

Perdagangan internasional dapat berdampak pada minat produsen untuk meningkatkan mutu produknya. Persaingan dalam perdagangan internasional dapat mendorong negara-negara pengekspor agar nilai produknya memiliki keunggulan dari negara lainnya yaitu dengan manfaat IT yang digunakan.

v. Pemasukan devisa Negara

Banyak negara yang lebih mengandalkan sumber devisa yang berasal dari manfaat pajak maupun perdagangan internasional.

vi. Efisiensi produk

Perdagangan internasional dapat membantu sebuah negara untuk memenuhi kebutuhan akan suatu produk yang tidak dapat dihasilkan dalam negeri.

3) Manfaat di bidang sosial

Dalam bidang sosial, manfaat perdagangan internasional diantaranya adalah:

- Dapat mencegah terjadinya krisis

Di samping memperoleh keuntungan finansial, perdagangan internasional juga berfungsi dalam bidang. Sebagai contohnya adalah pada saat terjadi krisis pangan yang berdampak pada terjadinya krisis ekonomi, negara penghasil beras akan mengekspor ke negara yang terjadi krisis pangan tersebut.

- Mempererat hubungan antar negara

Sekarang ini telah banyak bermunculan perusahaan-perusahaan yang dimana beberapa sahamnya dimiliki oleh beberapa pengusaha yang

berasal dari berbagai negara. Hal ini akan bermanfaat untuk mempererat hubungan antar negara.

#### 4) Manfaat di bidang Keamanan dan Politik

Perdagangan internasional dapat memberikan manfaat diantaranya:

- Suatu negara yang akan mengembangkan senjata nuklir, dapat dikenakan sanksi ekonomi, yaitu dengan tidak diperbolehkan negara-negara lain untuk menjalin hubungan dagang dengan negara tersebut. Upaya seperti ini biasanya harus mendapat persetujuan PBB. Hal ini dilakukan untuk menciptakan keamanan global.
- Dengan adanya perdagangan internasional, suatu negara dapat mengimpor sistem persenjataan yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri.
- Mencegah perdagangan barang-barang ilegal seperti senjata gelap, obat-obatan terlarang, hewan langka, ternak yang membawa penyakit menular, dan sebagainya.
- Perdagangan internasional dapat mempererat hubungan politik antar negara sehingga dapat menjalin persahabatan antar negara.

#### **5. Ketentuan Perdagangan Internasional di bidang Ekspor-impor**

Membahas tentang perdagangan internasional tentunya tidak terlepas dari pembicaraan mengenai kegiatan ekspor impor. Dalam melakukan kegiatan ekspor impor tersebut perlu diperhatikan ketentuan-ketentuan yang berlaku di bidang tersebut. Ketentuan umum di bidang ekspor biasanya meliputi hal-hal yang berhubungan dengan proses pengiriman barang ke luar negeri. Ketentuan ekspor

tersebut meliputi perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.<sup>18</sup>

## 6. Pihak-pihak dalam Perdagangan Internasional

Dalam transaksi perdagangan ekspor-impor, seorang eksportir banyak berhubungan dengan berbagai macam instansi/lembaga yang menunjang terlaksananya kegiatan ekspor-impor. Namun lembaga-lembaga yang berkaitan dengan kegiatan ekspor-impor tersebut terkadang belum seluruhnya dikenal atau bahkan dimanfaatkan di Indonesia.<sup>19</sup> Terdapat beberapa pihak yang terlibat dalam kegiatan ekspor-impor yaitu:

- a. Eksportir, yaitu pihak yang melakukan penjualan atau pengiriman barang
- b. Importir, yaitu pihak yang melakukan pembelian atau penerimaan barang
- c. Pembuat barang ekspor, yaitu pemilik produksi
- d. *Export Merchant house*, yaitu yang membeli barang dari perusahaan pembuat barang dan mengkhususkan diri dalam perdagangan dengan negara-negara tertentu yang membutuhkan barang-barang tersebut
- e. *Confirming House*, yaitu yang bertindak sebagai perantara pembuat barang di luar negeri dan importer dalam negeri biasanya bertanggungjawab atas pengapalan barang-barang dan pembayaran pada penjual
- f. *Buying Agent*, yaitu bertindak sebagai agen untuk satu atau lebih pembeli tertentu di luar negeri

---

<sup>18</sup>Wiwoho Soedjono, *Hukum laut (Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia)*, Liberty, Yogyakarta, 1986, Hlm 50

<sup>19</sup>R Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermedia, Jakarta, 2002, Hlm 7

- g. *Trading House*, yaitu badan usaha yang mengumpulkan barang-barang keperluan untuk di ekspor dan di impor
- h. *Consignment Agent*, yaitu pihak yang bertindak sebagai agen penjual diluar negeri
- i. *Factor*, yaitu lembaga yang setuju untuk membeli piutang dagang/ barang-barang ekspor yang dipunyai eksportir untuk kemudian ditagih kepada importir
- j. Bank termasuk di dalamnya lembaga-lembaga yang menangani kegiatan ekspor seperti Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
- k. *Freight Forwarder*, EMK L/EMKUS\$
- l. Maskapai pelayaran/perkapalan yang menerima barang-barang dagang dari *shipper*/eksportir/*freight forwarder* dan mengatur pengangkutan barang-barang tersebut serta menerbitkan *Bill of lading (BL)* atau surat bukti muat barang
- m. Asuransi, yaitu yang mengasuransikan barang-barang yang dikapalkan sesuai nilai yang di syaratkan/polis asuransi untuk menutupi resiko yang di kehendaki serta menyelesaikan tagihan/tuntutan kerugian bila ada
- n. Bea cukai, bagi eksportir bertindak sebagai pihak yang meneliti dokumen serta pembayaran pajak dan memberika izin barang untuk dimuat di kapal, bagi importer bertindak sebagai agen dan akan memberikan izin untuk pelepasan barang-barang bilamana dokumen BL atau di Indonesia telah dilakukan pembayaran
- o. Kedutan/konsulat

- p. Surveyor yaitu pemeriksa yang ditunjuk oleh pemerintah yang berwenang dalam pemeriksaan mutu, jumlah barang dan lain sebagainya serta memeriksa barang-barang ekspor tertentu di negara tempat tibanya barang dengan penerbitan Surat Laporan Pemeriksaan (LKP) dan memeriksa kebenaran barang-barang impor dinegara asal impor barang.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup>Pelaku-pelaku dalam perdagangan internasional antara lain: 1. Kelompok Eksportir Sering disebut dengan penjual (*seller*) atau pensuplai (pemasok) atau *supplier*, terdiri dari: Produsen Ekspotir, *Confirming House*, Pedagang Ekspor (*Eksport-Merchant*), Agen Ekspor (*Eksport-Agent*), Wisma Dagang (*Trading House*). 2. Kelompok importir Kelompok ini biasanya sering disebut dengan pembeli (*buyer*), yang terdiri dari: Pengusaha Impor (*Import-Merchant*), *Approved Importer*(*Approved-Traders*), Importir Terbatas, Importer Umum, *Sole Agent Importer*. 3. Kelompok Indentor, Para indentor ini pada umumnya terdiri atas: Para pemakai langsung, Para pedagang, Para pengusaha perkebunan, industriawan, dan instansi pemerintah. 4. Kelompok Promosi, kelompok promosi ini terdiri atas berbagai bagian antara lain: Kantor Perwakilan dari produsen/eksportir asing di negara konsumen atau importir, Kantor Perwakilan Kamar Dagang dan Industri dalam dan luar negeri, Misi perdagangan dan pameran dagang internasional 9trade fair, Badan Pengembangan Ekspor Nasional (BPEN), dan Kantor Bank Devisa (DN/LN). 5. Kelompok Pendukung, Termasuk dalam kelompok ini antara lain: Badan Usaha Transportasi, Bank Devisa, Maskapai Pelayaran, Maskapai Asuransi, Kantor Perwakilan atau Kedutaan, *Surveyor*, dan Pabean.



## **B. Ekspor-Import**

### **1. Pengertian Ekspor-Import**

Banyak orang melakukan kegiatan penjualan atau perdagangan baik itu dari instansi hukum dan pemerintahan atau hasil usaha pribadi. Jadi istilah ekspor ini merupakan bagian dari perdagangan itu. Ekspor adalah kegiatan yang dilakukan untuk menjual barang maupun jasa ke luar negeri dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan. Orang-orang yang melakukan ekspor dinamakan dengan eksportir. Harga dari barang-barang atau jasa yang di ekspor itu tentunya lebih mahal daripada barang atau jasa yang di perdagangkan di dalam negeri. Harga yang lebih mahal itu keuntungannya bisa menjadi devisa bagi negara itu sendiri. Jika tadi ekspor merupakan kegiatan penjualan barang ke luar negeri, maka impor adalah kebalikannya. Impor merupakan kegiatan membeli barang dari luar negeri. Jadi nanti negara-negara asing yang memiliki barang yang di butuhkan oleh Indonesia akan mengadakan kerja sama dalam hal ekspor dan impor.

---

Kegiatan impor ini dilakukan oleh Indonesia apabila harga barang yang bersangkutan di luar negeri itu lebih murah. Orang-orang yang melakukan impor barang ini disebut dengan importir.<sup>21</sup>

Harga-harga yang lebih murah itu dikarenakan oleh beberapa hal, di antaranya:

1. Negara penghasil memiliki sumber daya alam yang banyak.
2. Negara penghasil tersebut dapat memproduksi barang dengan biaya yang lebih murah
3. Negara penghasil tersebut juga dapat memproduksi barang dalam jumlah yang banyak.

Ekspor-impor adalah prestasi penjual dalam usahanya untuk menyerahkan barang kepada pembeli di seberang lautan. Ekspor dilakukan oleh penjual di Indonesia, sedangkan impor dilakukan oleh penjual di luar negeri. Jadi, ekspor impor adalah perbuatan penyerahan oleh penjual kepada pembeli. Ini merupakan unsur pertama dari suatu pelaksanaan perjanjian jual beli perusahaan. Sedangkan unsur kedua adalah pembayaran. Unsur kedua ini pada umumnya dilakukan dengan mempergunakan devisa, yaitu alat pembayaran luar negeri.<sup>22</sup>

Kegiatan impor dan ekspor ini juga memiliki dampak positif dan negatif bagi perekonomian Indonesia. Karena jika terlalu banyak barang yang di impor maka akan mengurangi penjualan hasil produksi dalam negeri sehingga menjadi berkurang juga pemasukan pajak yang di peroleh oleh negara. Selain itu, impor

---

<sup>21</sup>Radix Purba, *Pengetahuan Perdagangan Luar Negeri*, Penerbit Pustaka Dian, Jakarta, 1987, Hlm 36.

<sup>22</sup>Purwosutjipto, *Hukum Dagang Indonesia: Hukum Jual Beli Perusahaan*, Djambatan, Jakarta, 1984,

dalam jumlah banyak juga akan berdampak terjadinya penurunan pendapatan negara.

## **2. Syarat-syarat Ekspor-Import**

Pemerintah dalam rangka pengembangan perdagangan dalam dan luar negeri yang bertujuan untuk memperlancar arus barang dan jasa serta untuk mendorong lalu lintas ekspor-import membuat beberapa syarat yang harus di penuhi dalam melakukan kegiatan ekspor-import, antara lain:

### **1. Ekspor**

#### **a. Syarat-syarat Ekspor**

- Memiliki Surat Izin Perdagangan (SIUP)
- Mendapat izin usaha dari Departemen Teknis/Lembaga Pemerintah non depatemen
- Memiliki izin ekspor berupa
- APE (Angka Pengenal Ekspor) untuk Ekspertir Umum berlaku lima tahun
- APES (Angka Pengenal Ekspor Sementara) berlaku dua tahun
- APET (Angka Pengenal Ekspor Terbatas) untuk PMA/PMDN

#### **b. Ekspertir**

Pengusaha yang dapat melakukan ekspor, yang telah memiliki SIUP atau izin usaha dari Deptemen. Teknis/Lembaga Pemerintah non Deptemen berdasarkan ketentuan yang berlaku.

#### **c. Ekspertir Terdaftar (ET)**

Perusahaan yang telah mendapat pengakuan dari Menteri Perdagangan untuk mengekspor barang tertentu sesuai ketentuan yang berlaku.

d. Barang Ekspor

Seluruh jenis barang yang terdaftar sebagai barang ekspor dan sesuai dengan ketentuan perpajakan dan kepabeanan yang berlaku.

e. Barang Impor

Ketentuan umum di bidang Impor biasanya meliputi hal-hal yang berhubungan dengan proses pengiriman barang ke dalam negeri.

Ketentuan tersebut meliputi antara lain:

2. Impor

Perdagangan dengan cara memasukan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.

Syarat-syarat Impor antara lain sebagai berikut:

- API (Angka Pengenal Impor) untuk importer umum berlaku selama perusahaan menjalankan usaha
- APIS (Angka Pengenal Impor Sementara) berlaku untuk jangka waktu 2 tahun dan tidak dapat diperpanjang
- API(S) Produsen untuk perusahaan diluar PMAatau PMDN.
- APIT (Angka Pengenal Import Terbatas) untuk perusahaan PMA/PMDN

a. Importer

Pengusaha yang dapat melakukan kegiatan perdagangan dengan cara memasukan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean

Indonesia sesuai ketentuan yang berlaku. Kategori Importir meliputi : Importir Umum, Importir Terdaftar, Importir Produsen, Produsen Importir dan Agen Tunggal.

b. Barang Impor

Seluruh jenis barang yang terdaftar sebagai barang impor dan sesuai dengan ketentuan perpajakan dan kepabeanan yang berlaku.<sup>23</sup>

### **3. Masalah Ekspor-Import**

Tidak selamanya kegiatan perdagangan internasional dapat berjalan sesuai dengan kondisi yang diinginkan, biasanya sering terjadi hambatan atau masalah-masalah yang menjadi faktor penghalang bagi setiap negara yang terlibat didalamnya. Masalah tersebut terbagi dalam dua kelompok utama yaitu masalah internal dan eksternal.

**a. Faktor Eksternal**

Masalah yang bersifat eksternal meliputi hal-hal yang terjadi di luar perusahaan yang akan mempengaruhi kegiatan ekspor impor. Masalah tersebut antara lain:

**1) Kepercayaan antara Eksportir dan Importir**

Kepercayaan adalah salah satu faktor eksternal yang penting untuk menjamin terlaksananya transaksi antara eksportir dan importir. Dua pihak yang tempatnya berjauhan dan belum saling mengenal merupakan suatu resiko bila dilibatkan dengan pertukaran barang dengan uang. Apakah importir percaya untuk

---

<sup>23</sup><https://hendoko.wordpress.com/2012/ekspor-dan-import-izin-dan-persyaratan/>

mengirimkan uang terlebih dahulu kepada eksportir sebelum barang dikirim atau sebaliknya apakah eksportir mengirimkan barang terlebih dahulu kepada importir sebelum melakukan pembayaran.

## **2) Pemasaran**

Faktor yang perlu dipertimbangkan dalam masalah ini adalah ke negara mana barang akan dipasarkan untuk mendapatkan harga yang sebaik-baiknya. Sebaliknya bagi importir yang penting diketahui adalah dari mana barang-barang tertentu sebaiknya akan diimpor untuk memperoleh kondisi pembayaran yang lebih baik. Dalam hal penetapan harga komoditi ekspor dan konsep pemasarannya, eksportir perlu mengetahui apakah dapat bersaing dalam penjualannya di luar negeri, dengan mengetahui informasi mengenai:

- Ongkos atau biaya barang
- Sifat dan tingkat persaingan
- Luas dan sifat permintaan

Sedangkan penentuan jenis-jenis barang didasarkan pada informasi mengenai:

- Peraturan perdagangan negara setempat
- Pembatasan mutu dan volume barang-barang tertentu
- Kontinuitas produksi barang

- Negara tujuan barang-barang ekspor

Masalah pokok lain dalam hal pemasaran yang sering dihadapi oleh eksportir maupun importir adalah daya saing, yang meliputi:

- Daya saing rendah dalam harga dan waktu penyerahan
- Daya saing dianggap sebagai masalah intern eksportir, padahal sesungguhnya menjadi masalah nasional
- Saluran pemasaran tidak berkembang di luar negeri
- Kurangnya pengetahuan akan perluasan pemasaran serta teknik-teknik pemasaran.

#### **b. Faktor Internal**

Keharusan perusahaan-perusahaan ekspor impor untuk memenuhi persyaratan berusaha adakalanya tidak mendapat perhatian sungguh-sungguh. Persiapan teknis yang seharusnya telah dilakukan diabaikan karena diburu oleh tujuan yang lebih utama yakni mendapatkan keuntungan yang cepat dan nyata. Masalah yang bersifat internal meliputi hal-hal yang terjadi di dalam perusahaan yang akan mempengaruhi kegiatan ekspor impor.

Masalah tersebut antara lain:

##### **a. Persiapan Teknis**

Menyangkut persyaratan-persyaratan dasar untuk pelaksanaan transaksi ekspor impor berupa:

- Status badan hukum perusahaan

- Adanya izin usaha (SIUP) serta izin ekspor maupun impor (APE, APES, API, APIS, APIT)
- Kemampuan menyiapkan persyaratan-persyaratan lain seperti dokumen pengapalan, realisasi pengapalan serta kejujuran dan kesungguhan berusaha termasuk itikad baik.

Dari sisi eksportir terkadang masalah yang timbul adalah kemampuan yang bersangkutan dalam menyiapkan dokumen-dokumen pengapalan serta itikad baik dan kejujuran untuk mengirimkan barangnya. Perusahaan ekspor impor haruslah menjaga reputasi perusahaannya, disamping itu untuk menjamin kelangsungan izin usahanya maka kontinuitas aktivitas-aktivitas transaksinya harus dipertahankan dan ditingkatkan.

#### b. Kemampuan dan Pemahaman Transaksi Luar Negeri

Keberhasilan transaksi ekspor impor sangat didukung oleh sejauhmana pengetahuan atau pemahaman eksportir/importir menyangkut dasar-dasar transaksi ekspor impor, tata cara pelaksanaan, pengisian dokumen serta peraturan-peraturan dalam dan luar negeri.

#### c. Pembiayaan



Pembiayaan transaksi merupakan masalah yang penting yang tidak jarang dihadapi oleh para pengusaha eksportir/importir kita. Biasanya masalah yang dihadapi antarlain ketercukupan akan dana, fasilitas pembiayaan dana yang dapat di peroleh serta bagaimana cara memperolehnya. Dalam hal ini para pengusaha harus mampu mengatur keuangannya secara bijak dan mempelajari serta memanfaatkan kemungkinan fasilitas-fasilitas pembiayaan untuk pelaksanaan transaksi-transaksi yang dilakukan. Menyangkut bagaimana para eksportir/importir membiayai transaksi perdagangan.

d. Kekurang sempurnaan Dalam Mempersiapkan Barang

Khusus dalam transaksi ekspor, kurang mampunya eksportir dalam menanggulangi penyiapan barang dapat menimbulkan akibat yang tidak baik bagi kelangsungan hubungan transaksi dengan rekannya di luar negeri.

Masalah-masalah yang timbul adalah akibat dari hal-hal berikut:

- Pengiriman barang terlambat disebabkan oleh kesulitan administrasi dan pengaturan pengangkutan, peraturan-peraturan pemerintah dan sebagainya.
- Mutu barang yang tidak dapat dipertahankan sesuai dengan perjanjian
- Kelangsungan penyediaan barang sesuai dengan perjanjian tidak dapat dipenuhi.
- Pengepakan yang tidak memenuhi syarat

- Keterlambatan dalam pengiriman dokumen-dokumen pengapalan.

e. Kebijakan Dalam Pelaksanaan Ekspor Impor

Kelancaran transaksi ekspor impor sangat tergantung pada peraturan-peraturan yang mendasarinya. Peraturan-peraturan yang apabila sering berubah-ubah dapat membingungkan dan menimbulkan salah pengertian dan kekeliruan, baik di pihak pengusaha di dalam negeri maupun pengusaha di luar negeri.

Diperlukan penjelasan yang cukup tentang latar belakang perubahan-perubahan dan tujuannya, sehingga masing-masing pihak memaklumi dan mengetahui aturan main dalam transaksi selanjutnya.<sup>24</sup>

### **C. *Dwelling Time***

Bagi negara Indonesia sebagai negara kepulauan transportasi merupakan hal yang penting. Transportasi itu dapat di selenggarakan lewat udara dengan menggunakan pesawat udara, dengan darat dengan menggunakan bis atau kereta api, dan dengan laut menggunakan kapal laut. Dalam penyelenggaraan perdagangan transportasi memegang penting guna memperlancar arus barang dari tempat yang satu ke tempat yang lain, lebih-lebih kalau perdagangan itu bersifat internasional. Biasanya para pihak yang mengadakan hubungan perdagangan lebih suka transportasi lewat laut dengan

---

<sup>24</sup><https://kumparan.com/wiji-nurhayat/mengurai-benang-kusut-lamanya-dwelling-time-di-pelabuhan-priok>

menggunakan kapal laut berdasarkan pertimbangan, bahwa dengan menggunakan kapal laut barang-barang yang diangkut dapat meliputi jumlah yang banyak.

Terselenggaranya transportasi (pengangkutan) itu dapat terjadi karena adanya perjanjian angkutan antara pengangkut dengan pihak pemakai jasa. Demikian pula halnya dengan adanya perdagangan internasional, maka untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang, pihak eksportir akan mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut (*carrier*). Dengan adanya perjanjian pengangkutan tersebut, maka eksportir harus menyerahkan barang-barang kepada pengangkut (*carrier*) di pelabuhan muat (*port of loading*) dan dapat dilakukan dengan cara melalui gudang (*warehouse*) ataupun langsung menyerahkan barang-barang di samping kapal (*alongside ship*).<sup>25</sup> *Dwelling time* merupakan suatu rangkaian kegiatan dalam proses bongkar muat di pelabuhan, *dwelling time* adalah rentan waktu yang di butuhkan kontainer barang terhitung sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawasan pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen perizinan yang berlaku. Pelabuhan di Indonesia ternyata memiliki masalah tingginya *dwelling time* yang mengakibatkan tingginya logistik di Indonesia. Maka dibutuhkan pengaturan yang jelas agar terciptanya harmonisasi hukum dan agar terciptanya kepastian hukum.

---

<sup>25</sup>Soelistyo, Ekonomi Internasional (Buku I Teori Perdagangan Internasional) Edisi kedua, Liberty, Yogyakarta, 1981, Hlm 72.

Penyelenggaraan kegiatan ekspor-impor itu adalah sebagai akibat adanya kontrak-kontrak internasional dalam bidang perdagangan. Kontrak-kontrak itu terjadi antara dua subjek ekonomi yang bertempat tinggal dalam negara-negara yang berlainan.

Negara Indonesia sebagai suatu negara yang berkembang dan sebagai negara produsen dari barang komoditi non migas ingin berperan aktif dan berpartisipasi dalam kehidupan ekonomi dunia. Peranan Indonesia dalam kehidupan ekonomi dunia berusaha agar dapat meningkatkan produksi dan sejalan dengan peningkatan produksi ini perlu ditingkatkan perdagangan dalam negeri dan luar negeri antara lain menyempurnakan sistem pemasaran serta sistem tata niaga yang ada.

### **1. Pengertian Dwelling Time**

Pengertian dwelling time menurut defenisi World Bank (2011), pengertian *dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama.

*Dwelling Time* di pengaruhi oleh 3 (tiga) tahap kegiatan:

*a. Pre Clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak kapal sandar, bongkar muat sampai dengan importer men-*submit* Pemberitahuan Impor Barang (PIB) secara elektronik ke Kantor Bea Cukai. Dimana kendali ada pada Terminal Operator dan Importir.

*b. Customs Clearance* ,adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan di terbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran

Barang (SPPB). Dimana kendala ada pada Bea dan Cukai karena harus dilakukan pemeriksaan fisik barang impor.

c. *Post Clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Dimana kendali ada pada importer untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.

Secara umum defenisi *dwelling time* adalah waktu berapa lama peti kemas (barang impor) ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan sejak dibongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar dari TPS. Pada dasarnya, objek yang di perdagangan berjumlah besar atau tidak sedikit jumlahnya.

Perusahaan yang melakukan jual beli pada praktik perdagangan, biasanya memilih menggunakan sarana pengangkutan melalui laut dengan sistem peti kemas. Umumnya biaya yang dikenakan barang melalui laut relatif lebih murah dari pengangkutan udara meskipun waktu yang di tempuh lebih lama tetapi bongkar muat barang dapat dilakukan secara cepat.

Peti Kemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agrarian dan menciptakan daya tampung muatan yang cukup tinggi volumenya dan dapat di angkut dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang/penampungan atau dari gudang/penampungan ke kapal.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup>Sudarsono, Operasi Peti Kemas dan Pertanggungannya, Rineka Cipta, Jakarta, 1994, Hlm 2

Menurut tujuannya kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi, dimana secara signifikan pelabuhan ditempatkan sebagai akselator (pemacu) pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.<sup>27</sup>Berdasarkan hirarkinya, pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta merupakan pelabuhan utama, modern, dan terbesar di Indonesia yang berfungsi sebagai tulang punggung pembangunan nasional dengan menguasai total volume 60 persen pergerakan barang di Indonesia.

Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Fasilitas pelayanan yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok cukup memadai untuk melayani arus keluar masuk barang.<sup>28</sup>

Pelabuhan Tanjung Priok dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia II (PT Pelindo II) sebagai Badan Usaha Pelabuhan.

PT Pelindo II merupakan salah satu BUMN di sektor perhubungan yang bergerak dalam bidang dan perusahaan pelabuhan umum. Secara umum Pelabuhan Tanjung Priok memiliki fasilitas yang melayani kegiatan bongkar muat secara konvensional dan fasilitas khusus yang melayani bongkar muat peti kemas internasional yang didukung dengan fasilitas modern, teknologi informasi yang canggih, dan peti kemas *Terminal Management System*. Posisi pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama menjadi pintu gerbang

---

<sup>27</sup>Elfrida Gultom, Hukum Pengangkutan Laut, Literata Lintas Media, Jakarta, 2009, Hlm 106.

<sup>28</sup>Port Authority of Tanjung Priok, Master Plan Port Tanjung Priok , <http://tanjungpriok.blogspot.co.id>  
Diakses pada tanggal 15 Juni 2017.

masuknya kapal-kapal yang mengangkut peti kemas sebagai faktor pemicu kegiatan ekonomi negara.

Pada tahun 2012 sesuai dengan data World Bank bahwa *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok yaitu 6,7 (enam koma tujuh) hari. Bulan Januari sampai dengan Agustus 2013 rata-rata *dwelling time* yaitu 7,7 (tujuh koma tujuh) hari. Menko Perekonomian meminta agar *dwelling time* dapat ditekan mencapai 4 (empat) hari atas kondisi tersebut.<sup>29</sup>

Lamanya *dwelling time* ini menimbulkan tanggungjawab dan pengaruh mengenai peralihan risiko yang menentukan pihak mana yang akan menanggung risiko terutama pada saat penyerahan barang yang terkadang mengakibatkan kerugian terhadap para eksportir maupun importer sebagai pengguna jasa pelabuhan. Risiko yang dimaksud meliputi biaya ongkos bongkar barang dan bertambahnya biaya yang dikeluarkan pihak pengguna jasa pelabuhan (penjual atau pembeli dalam kegiatan perdagangan) akibat lamanya barang yang tertahan di pelabuhan. Selanjutnya, kerugian waktu dan keuntungan yang akan diperoleh pengguna jasa.

## **2. Peti Kemas dan Keterkaitan Kepabeanan.**

### **a. Peti Kemas**

---

<sup>29</sup>Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Upaya Pemerintah Menciptakan Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan, Seminar Kajian Kritis *Dwelling Time* (Membangun Kesepahaman Bersama Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta 18 September 2013).

Dewasa ini kita kenal istilah Peti Kemas yang berasal dari istilah *container*. Berdasarkan *Customs Convention on Containers 1972*, yang dimaksud dengan *container* adalah alat untuk mengangkut barang yang:

- a) Seluruhnya atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksud untuk di isi barang yang akan diangkut
- b) Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang
- c) Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkut barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu di bongkar kembali.
- d) Dibuat sedemikian rupa untuk langsung diangkat, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan.
- e) Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah di isi dan di kosongkan
- f) Mempunyai isi diukur bagian dalam sebesar 1<sup>m</sup> atau lebih.<sup>30</sup>

Di dalam perdagangan internasional peti kemas (*container*) itu diartikan merupakan sebuah peti empat persegi panjang yang terbuat dari besi, aluminium, plastik, *fiberglass* atau kayu dengan diberi pintu dan dilengkapi dengan alat kemudahan pada keempat sudut/ pada atapnya untuk mengangkat barang dan di gunakan untuk mengemas barang-barang untuk diangkut.

---

<sup>30</sup>Amir, *Peti Kemas (Masalah dan Aplikasinya)*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1997, Hlm 41.



Di Indonesia pengangkutan dengan sistim peti kemas (*container*) ini baru dilaksanakan secara efektif pada tahun 1970 dengan dimulainya pembangunan pelabuhan secara khusus untuk menampung kapal-kapal *container*, yaitu pelabuhan tanjung priok. Sebenarnya pengangkutan dengan sistim *container* telah pula pernah dilakukan di Indonesia tetapi belum sempurna, yaitu pada tahun 1950 telah ada pengangkutan semacam *container* dalam ukuran kecil yang dikenal dengan “*laadkisten*” (peti muat).

Penggunaan *laadkisten* (peti muat) ini anatar lain ialah untuk menghindari timbulnya kerusakan-kerusakan serta kehilangan barang-barang selama belangsungnya pengangkutan, karena kapal-kapal menyinggahi beberapa pelabuhan.<sup>31</sup> Selain untuk memudahkan bongkar muat, maka kesatuan muatan dapat terikat secara kompak.

Perkembangan membuktikan bahwa Indonesia pada dewasa ini telah tidak menggunakan lagi peti muat untuk penyelenggaraan pengangkutan barang dan telah menggunakan penyelenggaraan pengangkutan dengan sistem peti kemas (*container*).

Semenjak sistem pengangkutan dengan *container* ini diperkenalkan di dunia angkutan laut, telah tampak secara nyata adanya kemajuan dan

---

<sup>31</sup>Wiwoho Soedjono SH, *Tinjauan Beberapa Aspek Hukum Dagang Dalam Bidang Nasional Maupun Internasional*, Liberty, Yogyakarta, 1987, Hlm 93.

perkembangan yang sangat pesat dari kontainerisasi itu.<sup>32</sup> Hal ini disebabkan oleh adanya suatu pandangan, bahwa cara pengangkutan barang dengan *container* (peti kemas) itu dapat menjamin dan terjaganya keamanan keselamatan barang sepanjang berlangsungnya pengangkutan di laut dan semakin terciptanya kecepatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang. Keuntungan yang dapat diperoleh dari penggunaan *container* lewat laut ini, ialah:

- a. Cara pengangkutan barang ke dalam *container* dapat dilakukan sejak dari “*port origin*” yang biasanya di tempat penjual (produsen) sampai di “*port of delivery*” yang biasanya di tempat atau di gudang pembeli (konsumen). Keadaan demikian ini merupakan realisasi dari sistem “*through transport*” dalam pengertian terjadinya angkutan barang tersebut dapat menggunakan angkutan darat dan angkutan laut sebagai suatu kesatuan/penyelenggaraan pengangkutan, sehingga terdapat penghematan biaya dan waktu
- b. Cara pelaksanaan bongkar muat barang dengan sistem *container* dapat dilakukan dalam tempo tinggi yang mengakibatkan cepatnya “*turn round*” dari kapal *container* itu sendiri di pelabuhan.
- c. Adanya “*turn round*” yang relatif lebih cepat dari suatu kapal merupakan aspek yang sangat penting di dalam menentukan efisiensi pengelolaan kapal-kapal yang “*daily operating costnya*” (biaya operasi sehari-hari) kian hari-kian tinggi

---

<sup>32</sup>Boediono, *Pengetahuan Perdagangan Luar Negeri*, Penerbitan Pustaka Dian, Jakarta, 1978, Hlm 11.

d. Pengangkutan laut dengan sistem *container* dapat mengurangi timbulnya kerusakan, kehilangan dan pencurian sampai seminimal mungkin. Jadi akan terjamin keselamatan dan keamanan barang yang diangkut dengan *container*.

Peti Kemas adalah suatu peti empat persegi panjang, tahan cuaca, digunakan untuk menyimpan sejumlah muatan kemasan dan barang-barang curah yang melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan, dapat dipisahkan dari alattransport, diperlukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal tanpa harus dibongkar isinya.

#### **b. Keterkaitan Kepabeanan**

Kapal yang tiba di suatu negara dari tiap tempat di luar negara harus singgah di pelabuhan yang telah ditentukan oleh negara tersebut sebagai pelabuhan bea cukai. Urusan kepabeanan sudah menjadi hal umum untuk di selesaikan atau di urus oleh pihak yang berdomisili di negara mana urusan pabean itu berada atau urusan itu sedikitnya di urus oleh seseorang yang bertindak atas namanya. Eksportir lazimnya harus mengurus formalitas pabean untuk barang yang akan di impor.<sup>33</sup>

Bea cukai berkuasa untuk memeriksa semua barang yang di impor. Semua muatan impor harus di bongkar di pelabuhan yang di awasi oleh bea cukai

---

<sup>33</sup>Huala Adolf dan A Chandrawinata, *Masalah-masalah Hukum dalam Perdagangan Internasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 1994, Hlm 87-88.

dan tidak di perbolehkan lepas dari pengawasan bea cukai kecuali dengan izin tertulis dari bea cukai.<sup>34</sup> Tahapan kegiatan pada dwelling time timbul dari praktik pengangkutan barang melalui laut, dimana waktu yang di butuhkan agar barang dapat keluar dari pelabuhan tersebut tidak di atur secara khusus di dalam *sales contract* maupun di dalam perundang-undangan.

Adapun kebijaksanaan Pemerintah itu bertujuan antara lain memberi bantuan kepada dunia usaha agar barang ekspor yang di hasilkan dapat bersaing di pasaran internasional. Pemberi bantuan bertujuan pula agar dunia usaha Indonesia dapat menggunakan produksi dalam negeri dengan harga bersaing.

Kebijaksanaan Pemerintah dalam rangka pemberian bantuan kepada dunia usaha Indonesia berupa:

1. Kemudahan tata niaga bagi peningkatan ekspor non migas yang di tuangkan dalam surat keputusan bersama Menteri Perdagangan, Menteri keuangan, dan Menteri Perindustrian No. 135/Kpb/V/86, No. 316/KMK.01/1986, dan No. 160/M/S/K/5/1986, tanggal 6 Mei 1986 serta No. 184/Kpb/V/86, No. 484/KMK.01/1986 dan No. 227/M/SK/5/1986 tanggal 4 Juni 1986
2. Pembebasan Bea Masuk atas barang dan bahan impor yang dipergunakan dalam pembuatan komoditi ekspor, berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan dan

---

<sup>34</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, RajaGrafindo Persada, Jakarta 1998 Hlm 86.

Gubernur Bank Indonesia NO. 135/KMK.01/1986, NO. 134Kpb/V/86 dan. NO. 19/4/KEP/GBI tanggal 6 Mei 1986

3. Pengembalian Bea Masuk atas barang dan bahan impor yang dipergunakan dalam pembuatan komoditi ekspor, berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, dan Gubernur Bank Indonesia NO. 314/KMK.01/86, NO. 133/Kpb//V/1986 dan NO. 19/KEP/GBI, tanggal 6 Mei 1986
4. Pengembalian Bea Masuk atas barang, bahan dan peralatan konstruksi yang dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan pelaksanaan proyek Pemerintah yang dibiayai dengan bantuan dan/ atau pinjaman luar negeri, berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, dan Gubernur Bank Indonesia NO. 317/KMK.01/1986, NO. 136/Kpb/V/86 dan NO. 19/5/KEP/GBI tanggal 6 Mei 1986
5. Pengembalian Bea Masuk atas barang dan bahan impor dalam rangka pemenuhan kebutuhan perusahaan PMA dan PMDN, berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, dan Gubernur Bank Indonesia NO. 318/KMK.01/1986, NO. 137/Kpb/V/1986 dan NO. 19/6/KEP/GBI.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup>Wiwoho Soedjono SH, *Tinjauan beberapa Aspek Hukum Dagang Dalam Bidang Perdagangan Baik Nasional Maupun Internasional*, Liberty, Yogyakarta, Hlm 56.

## D. Pengangkutan Laut

### 1. Pengertian Pengangkutan Laut

Pengertian angkutan berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkut atau membawa, atau mengirim. Mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat, membawa dan mengirim. Pengangkutan berarti pengangkutan atau pembawaan barang atau mengangkut orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut. Pengangkutan diartikan sebagai suatu kegiatan memuat barang dan mengangkut orang yang biasa disebut penumpang, membawa barang atau penumpang ke tempat lain.

Apabila dirumuskan dalam satu kalimat, yang dimaksud angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam alat tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dari alat angkut tempat yang telah ditetapkan.<sup>36</sup>

KUHD tidak memberi pengertian mengenai pengangkutan, tetapi menurut KUHD dalam Buku II Bab V A pasal 466 tentang pengangkutan adalah orang yang mengikat diri, baik dengan *carter* menurut waktu atau *carter* menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Sedangkan pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas

---

<sup>36</sup>H. K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, Hlm 5-6.

jalan.<sup>37</sup> Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>38</sup>

Adapun arti hukum pengangkutan bila di tinjau dari segi keperdataan, dapat dikatakan sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (KUHD dan KUHPerdara) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan/ekspedisi.<sup>39</sup>

Pengangkutan sangat di butuhkan baik dalam kegiatan sehari-hari maupun kegiatan bisnis maka perlu ada hukum yang mengatur. Hukum pengangkutan di Indonesia mengatur jenis-jenis pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

- a. Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkereta-apian
- b. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dalam Undng-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

---

<sup>37</sup>Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

<sup>38</sup>HMN Purwosujipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 3: Hukum Pengangkutan)*, Djambatan, Jakarta, 1987, Hlm 2.

<sup>39</sup>Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, Hlm 5.

- c. Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Buku II KUHD Indonesia
- d. Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.<sup>40</sup>

## **2. Tanggungjawab Pengangkutan.**

Seperti diketahui fungsi polis pada pertanggungan itu adalah sebagai alat bukti tentang adanya perjanjian pertanggungan yang dibuat antara penanggung dan tertanggung. Di dalam KUHD diatur tentang polis pada bentuk pertanggungan pada umumnya seperti yang terdapat dalam Pasal 256, sedangkan pada pertanggungan laut polis diatur dalam Pasal 592 KUHD. Berdasarkan ketentuan Pasal 592 KUHD disebutkan, kecuali syarat yang disebutkan dalam Pasal 256 maka polis harus menyebutkan:

- 1) Nama nakhoda, nama kapal, dengan menyebutkan jenisnya, dan pada pertanggungan dari kapalnya, menyebutkan apakah kapal itu dari kayu cemara atau pernyataan bahwa si tertanggung tidak mengetahui keadaan itu

---

<sup>40</sup>Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991



- 2) Tempat dimana barang-barang di muatkan atau harus dimuatkan
- 3) Pelabuhan dari mana kapal seharusnya berangkat atau harus berangkat
- 4) Pelabuhan dimana kapal harus memuat atau harus membongkar
- 5) Pelabuhan dimana kapal harus masuk
- 6) Tempat dari mana bahaya mulai berjalan untuk tanggungan penanggung
- 7) Nilai dari kapal yang di pertanggungkan.<sup>41</sup>

Pada dasarnya konsep tanggungjawab hukum terdiri dari 3 (tiga) macam, masing-masing sebagai berikut:

a. Tanggungjawab hukum atas Dasar Kesalahan (*Based on Fault Liability*)

Tanggungjawab hukum atas dasar kesalahan di atur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Menurut pasal tersebut, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain diwajibkan mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang<sup>42</sup> harus bertanggungjawab secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain maka orang tersebut harus bertanggungjawab untuk membayar ganti kerugian yang di derita.<sup>43</sup> Pada prinsipnya tanggungjawab hukum atas dasar kesalahan (*based on Fault Liability*) berlaku terhadap semua perusahaan transportasi. Tanggungjawab hukum atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur adanya kesalahan, dan kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan.

---

<sup>41</sup>Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991

<sup>42</sup>Yang dimaksud dengan orang adalah orang dalam arti secara alamiah (natural person) maupun badan hukum (*legal person*).

<sup>43</sup>H.K Martono dan Eka Budi Tjahjono, Op. Cit, Hlm 168.

b. Tanggungjawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Konsep tanggungjawab ini mulai diterapkan dalam Konvensi Warsawa 1929. Menurut konsep ini, perusahaan transportasi dianggap (*presumed*) bersalah sehingga perusahaan transportasi demi hukum harus membayar ganti kerugian yang di derita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa di buktikan kesalahan terlebih dahulu, kecuali perusahaan transportasi membuktikan tidak bersalah.

Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan transportasi, cukup memberitahu adanya kerugian yang terjadi pada saat kecelakaan sehingga penumpang dan/atau pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan transportasi.

c. Tanggungjawab Hukum Tanpa Bersalah (*Legal Liability Without Fault*)

Konsep ini digunakan dalam pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Konvensi Roma 1952, Protokol Guatemala City 1971, *The Liability Convention of 1972*, dan *Aircraft Product Liability*. Menurut konsep ini, perusahaan transportasi bertanggungjawab mutlak terhadap kerugian yang di derita oleh pihak ketiga yang timbul akibat kecelakaan atau jatuhnya barang dan/atau orang dari pesawat udara, tanpa memerlukan adanya pembuktian terlebih dahulu.<sup>44</sup>

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

##### **A. Ruang Lingkup Penelitian**

---

<sup>44</sup> [Aishkhuw.blogspot.co.id/2010/10prinsip-tanggung-jawab-pengangkut-dalam.html](http://Aishkhuw.blogspot.co.id/2010/10prinsip-tanggung-jawab-pengangkut-dalam.html)

Penelitian merupakan terjemahan dari bahasa Inggris, yaitu *research*. Kata *research* berasal dari *re* (kembali) dan *to search* (mencari). *Research* berarti mencari kembali.<sup>45</sup> Oleh karena itu penelitian berhubungan dengan upaya pencarian pengetahuan atau pengetahuan yang benar. Dengan kata lain, penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi, oleh karena itu penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut diadakan analisa dan konstruksi terhadap data yang telah di kumpulkan dan diolah.

Ruang lingkup penelitian ini adalah sebatas mengapa penimbunan barang (Peti Kemas) di pelabuhan selalu mencapai 7 hari walaupun Peraturan Menteri Perhubungan menyebutkan maksimal 3 hari dan faktor-faktor apa yang menyebabkan terjadinya *dwelling time*.

## **B. Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis deskriptif yang bersifat kualitatif, yaitu dengan menganalisa data yang berupa informasi, uraian, serta perilaku nyata dalam masyarakat dengan mengangkat dan dikaitkan dengan Undang-Undang yang berlaku.

---

<sup>45</sup>H. Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, Hlm 1.

### **C. Bahan-Bahan Penelitian**

Bahan-bahan penelitian yang digunakan dalam mencari jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini, dibutuhkan sumber-sumber data penelitian yang terdiri dari:

#### **1. Bahan Hukum Primer**

Berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penimbunan terhadap barang (Peti Kemas) di pelabuhan selalu mencapai 7 hari walaupun Peraturan Menteri Perhubungan menyebutkan maksimal 3 hari yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 807 Tahun 2014 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Tanjung Priok yang kemudian di perbaharui dengan Keputusan Menteri Perhubungan No 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan Utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar.

#### **2. Bahan Hukum Sekunder**

Bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan kepustakaan antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, majalah, artikel-artikel, jurnal yang berhubungan dengan judul tersebut.

### **D. Metode Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data yang diperlukan guna mendukung pembahasan masalah, maka metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah:

### 1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu suatu alat pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca, mempelajari dan mengutip beberapa pendapat para sarjana yang terdapat dalam buku-buku ataupun literatur yang berhubungan dengan masalah yang diajukan dalam penelitian ini.

### **E. Sumber Data**

Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer diambil melalui melihat, membaca, menelaah Keputusan Menteri Perhubungan No. 807 tahun 2014 tentang Pemindahan Barang Yang Melewati batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Tanjung Priok dan Keputusan Menteri Perhubungan No. 116 Tahun 2016 tentang Pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Pelabuhan utama Tanjung Perak, dan Pelabuhan utama Makassar. Data sekunder antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan judul tersebut

## **F. Analisis Data**

Analisis data yang dipakai untuk menganalisis data yang dikumpulkan adalah analisis kualitatif yaitu dengan menganalisis data yang berupa informasi, uraian, serta perilaku yang nyata dalam bentuk bahasa prosa kemudian dikaitkan dengan Undang-undang yang berlaku saat ini serta teori untuk mendapatkan kejelasan terhadap bentuk perlindungan hukum terhadap eksportir dengan adanya pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*dwelling time*) terhadap kegiatan ekspor-impor dan faktor-faktor apa yang menyebabkan adanya pemindahan barang yang melewati batas waktu penumpukan (*dwelling stime*)