

**PERBANDINGAN PERANAN ANTARA
PELAYARAN RAKYAT DAN PELAYARAN NUSANTARA
DALAM PENGANGKUTAN**



UNIVERSITAS HASANUDDIN	
Tgl. terima	06-10-1994
Asal	-
Banyaknya	1 (satu)
Disusun	H
No. registrasi	951605227
No. seri	

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada
Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin

Oleh :

MUHAMMAD ADARI

88 02 164

UJUNG PANDANG

1994

PENGESAHAN

Diterangkan bahwa Skripsi dari:

Nama : Muhammad Adari
Nomor Stambuk : 88 02 164
Jurusan : Hukum Keperdataan
Judul Skripsi : Perbandingan Peranan Antara
Pelayaran rakyat Dan Pelayaran
Nusantara Dalam Pengangkutan

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi
dengan susunan Panitia Ujian sebagai berikut:

Ketua : Lely Niwan, S.H.

Sekretaris : Achmad, S.H.

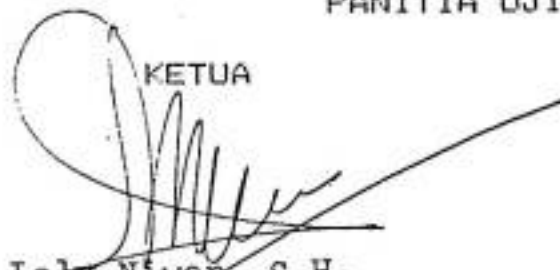
Penguji :

1. H. Abdullah Marlang, S.H., M.S.
2. Ahmadi Miru, S.H., M.S.
3. H. Nurhayati Abbas, S.H.


Ujungpandang, 27 - 8 - 1994

PANITIA UJIAN SKRIPSI

KETUA


Lely Niwan, S.H.
Nip: 130 123 215

SEKRETARIS


Achmad, S.H.
Nip: 132 047 890

PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa Skripsi dari:

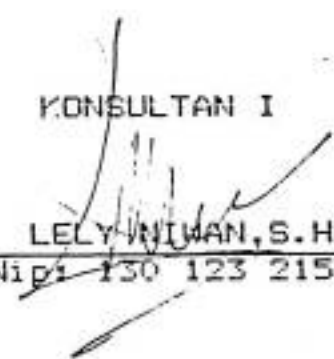
Nama : Muhammad Adari
Nomor Stambuk : BB 02 164
Jurusan : Hukum Keperdataan
Judul Skripsi : Perbandingan Peranan
Antara Pelayanan Rakyat
Dan Pelayanan Nusantara
Dalam Pengangkutan

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian
Skripsi.

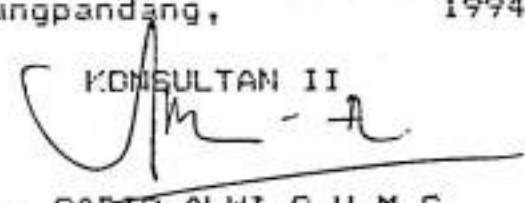
Ujungpandang,

1994

KONSULTAN I


LELY NIWAN, S.H.
Nip: 130 123 215

KONSULTAN II


SABIR ALWI, S.H., M.S.
Nip: 130 520 651

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa Skripsi dari

Nama : Muhammad Adari
Nomor Stambuk : 88 02 164
Jurusan : Hukum Keperdataan
Judul Skripsi : Perbandingan Peranan Antara
Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran
Nusantara Dalam Pengangkutan

Telah diterima dan disetujui oleh Dekan Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin untuk diajukan dalam menempuh
ujian skripsi.

Ujungpandang, 9/8 - 1994

DEKAN FAKULTAS HUKUM



PEMBANTU DEKAN I

H. AMINUDDIN SALLE, S.H.

Nip: 130 520 426

K A T A P E N G A N T A R

Bismillahirrahmanirrahim.

Puji dan syukur kita panjatkan kehadiran-Nya atas izin dan ridah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini, yang merupakan salah.satu syarat untuk meraih gelar kesarjanaaan.

Namun demikian sebagai manusia biasa, penulis sadari bahwa dalam penulisan skripsi ini banyak hambatan yang penulis temui dan berkat bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, maka selesai jualah skripsi ini dengan segala keterbatasannya. Oleh karena itu guna kesempurnaan skripsi ini penulis senantiasa meengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak.

Kepada pihak-pihak yang telah membantu memberikan dorongan dan simpatinya, penulis sampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada :

1. Orang tua Penulis, Ayahanda H. Muhammad Ali dan Ibunda Tercinta H. Norma yang telah memberikan kesempatan untuk meraih cita-cita. Serta Kakanda yang tercinta Nurhasanah dan Muhammad Makmur,S.E. dan adik-adikku yang termanis dan tersayang Sitti

Rajiyah, Mimik Jumiaty, Muhammad Fadly, Nursyahdanah serta Muhammad Faslan Ali Fatah yang selalu memayungi penulis dengan Doa-doa.

2. Ibu Lely Niwan, S.H. selaku Konsultan I dan Bapak Sabir Alwi, S.H, M.S. selaku Konsultan II atas segala bimbingan dengan penuh kesabaran yang telah diberikan.
3. Dekan, Staf Pengajar dan Karyawan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Ketua DPC PELRA Bapak H. Santa Coke, Pimpinan PT Jaya Selamat, Bapak Syarifuddin Rahim, Kabid Lala Adpel Makassar. Bapak A. Kadir Katerru, Kabag Tata Usaha Departemen Perhubungan Kantor Wilayah XXIII Propinsi Sulawesi Selatan Bapak Drs. Utomo Umarsono, Kabag Operasi PT PELNI Cabang Ujungpandang Bapak M. Thamrin Patawari, Kabag Operasi PT Tempuran Emas Bapak Relly Palele, Pimpinan PT Sejati Cabang Ujungpandang yang banyak membantu penulis dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Sahabat-sahabat yang penulis miliki selama ini, yakni Ono, Itha, Ani, Indira, yang terus menemani penulis baik dalam suka maupun duka selama dalam proses penyelesaian study penulis pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
6. Tak terlupakan saudara Irham Badrussaman, S.H, Ir. Anwar Badrussaman, Dm Rauf, Ridha, Nier, Hamdan, Ir.

Umar Abbas, Bastian, Iskandar, Faisal. yang telah banyak menuangkan buah-buah pikirannya kepada penulis.

Mudah-mudahan segala bantuan dan dukungan yang telah diberikan kepada penulis baik moril maupun materiil, akan mendapat tempat tersendiri disisi Allah SWT.

Dengan segala kerendahan hati penulis, berharap semoga tulisan ini dapat menjadi masukan yang bermanfaat bagi seluruh pembaca dan khususnya bagi penulis sendiri, Amin.

WASSALAMU ALAIKUM WR WB

P E N U L I S

A B S T R A K S I

Negara Indonesia sebagai negara kepulauan, yang mana daerah lautnya cukup luas. Dari kenyataan ini jelas bahwa pengangkutan khususnya pengangkutan barang melalui laut juga menunjang sektor prasarana perekonomian negara, serta memerlukan pengaturan-pengaturan dalam penyelenggaraan angkutan laut agar selaras langkah dengan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat pertahanan nasional, serta tercapainya tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Pelayaran Rakyat yang merupakan salah satu transportasi laut hadir dalam sistem pengangkutan, selain telah lama hadir dalam transportasi laut di Indonesia dan merupakan warisan kebudayaan nenek moyang, yang tak kalah penting adalah mematahkan isolasi pendistribusian barang-barang ke daerah-daerah terpencil yang tak dapat dijangkau oleh kapal-kapal pelayaran lainnya. Selanjutnya peranan Pelayaran Nusantara merupakan kelanjutan dari pelayaran samudera dalam mendistribusikan barang-barang ekspor ke daerah-daerah untuk meningkatkan daya guna dan nilai yang merupakan tujuan pengangkutan.

Selanjutnya bahwa dalam pelaksanaan carter dikenal dua bentuk carter kapal, yaitu Carter Waktu dan Carter Perjalanan. Namun dalam kenyataan pelaksanaan carter banyak digunakan Carter Perjalanan baik pada Pelayaran

Rakyat maupun pada Pelayaran Nusantara, kedua pelayaran ini mempunyai alasan-alasan tersendiri sehingga pelaksanaan carter sering digunakan Carter Perjalanan. Dan jika terjadi perselisihan atau silang pendapat mengenai carter antara pencarter dan tercarter diselesaikan secara musyawarah (mufakat).

Dalam pelaksanaan pengangkutan barang baik pada Pelayaran Rakyat atau Pelayaran Nusantara dalam menyerahkan barang sampai di tempat tujuan, tidak mungkin barang-barang selalu dapat diterimakan kepada penerima barang tepat waktu, tanpa kekurangan atau kerusakan. Menyangkut hal ini maka pengirim barang dapat mengajukan klaim pada perusahaan pelayaran.

Pelaksanaan klaim pada Pelayaran Rakyat agak berbeda dengan Pelayaran Nusantara, serta penyelesaiannya.

Dalam melakukan penelitian penulis mengambil lokasi penelitian adalah Pelabuhan Soekarno Hatta untuk Pelayaran Nusantara dan Pelabuhan Paotere Ujungpandang untuk Pelayaran Rakyat, sedangkan sampelnya adalah untuk Pelayaran Nusantara sebanyak 3 buah dan 4 buah dari Pelayaran Rakyat jadi kesemuanya berjumlah 7 buah pelayaran. Teknik pengumpulan data adalah data primer dan data sekunder, selanjutnya pengolahan data digunakan metode kualitatif.

Terakhir dapat disimpulkan bahwa dalam hal tertentu pada Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara mempunyai

kesamaan serta keduanya hendaknya saling mengisi dan saling menunjang.

D A F T A R I S I

		Halaman
HALAMAN JUDUL	.....	i
PENGESAHAN	.....	ii
PERSETUJUAN KONSULTAN	.....	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	.....	iv
KATA PENGANTAR	.....	v
ABSTRAKSI	.....	viii
DAFTAR ISI	.....	xi
BAB I	PENDAHULUAN	1
	1.1. Latar Belakang masalah	1
	1.2. Rumusan Masalah	8
	1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	9
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA	10
	2.1. Pelayaran Rakyat	10
	2.2. Pelayaran Nusantara	18
	2.3. Dasar Hukum Perjanjian Pengangkutan Pada Pelayaran Rakyat Dan Pada Pelayaran Nusantara Serta Hak Dan Kewajiban para Pihak	22
	2.4. Carter Kapal Menurut Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara	45
BAB III	METODE PENELITIAN	55
	3.1. Lokasi Penelitian	55
	3.2. Sampel	56

	3.3. Teknik Pengumpulan Data	57
	3.4. Analisa Data	57
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN ..	58
	4.1. Perjanjian Carter Kapal Laut Pada Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara	58
	4.2. Tanggung Jawab Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara Pada Pencarteran Kapal Laut ..	67
	4.3. Tanggung Jawab serta Cara Penyelesaian Pada Pelayaran Rakyat Dan Pada Pelayaran Nusantara	75
	4.3.1. Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang ..	86
	4.3.2. Akibat Kerusakan Barang Muatan	89
	4.3.3. Akibat Kehilangan Barang Muatan	93
BAB V	PENUTUP	95
	5.1. Kesimpulan	95
	5.2. Saran-Saran	96

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BAB I
P E N D A H U L U A N



1.1. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi darat, laut, dan udara yang merupakan satu kesatuan yang tidak dapat terpisahkan, hal ini jelas tampak pada Ketetapan MPR No. I Tahun 1973, Tap MPR No. II/MPR/1978 jo. Tap MPR No. II/MPR/1988, tentang wawasan nusantara yang meliputi:

- a. Satu kesatuan politik.
- b. Satu kesatuan sosial budaya.
- c. Satu kesatuan ekonomi.
- d. Satu kesatuan pertahanan dan keamanan.

Bagian wawasan tersebut hanya dapat terwujud bila dapat diciptakan suatu perhubungan yang lancar dan mantap.

Di dalam Ketetapan MPR No. II/MPR/1988 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara yang menetapkan wawasan nusantara yang oleh bangsa Indonesia dijadikan dasar dalam pembinaan terhadap wilayah perairan Indonesia agar lebih mantap. Dari kenyataan ini jelas bahwa pengangkutan laut mempunyai peran penting dalam menjembatani seluruh wilayah Indonesia. Dalam Ketetapan MPR No. II/MPR/1988, disebutkan:

"Perhubungan laut perlu ditingkatkan agar tersedia pelayanan angkutan laut yang lebih luas, tertib, teratur, aman, lancar, murah, dan efisien".

Wilayah perairan adalah yang terluas meliputi laut, sungai, perairan pedalaman, terusan-terusan, dan selat-selat di Negara Republik Indonesia. Guna pemantapan potensi wilayah perairan ini secara potensial, efektif, dan efisien, untuk meningkatkan perhubungan yang lebih luas, tertib, teratur, aman, lancar, cepat dengan biaya yang dapat terjangkau oleh masyarakat serta mampu menunjang kehidupan rakyat serta mendorong pemerataan ke seluruh wilayah tanah air.

Berhubung dengan keadaan demikian itu, maka untuk menghubungkan antara satu pulau ke pulau yang lain, kiranya pengangkutan merupakan sarana yang utama. Meninjau keadaan Indonesia sebagai negara kepulauan terhadap gugusan pulau-pulau antara Sabang sampai Merauke, maka pengangkutan khususnya pengangkutan laut memegang peranan penting. Sehingga pengangkutan tersebut adalah unsur utama yang dapat mempersatukan suku-suku maupun bangsa menjadi satu masyarakat luas dan besar yang hidupnya satu sama lain saling bergantung secara timbal balik.

Mengingat, betapa pentingnya pengangkutan laut itu maka pemerintah berusaha mengadakan peningkatan terhadap beberapa sarana yang ada hubungannya dengan pengangkutan laut, serta berusaha menetapkan peraturan-peraturan seperti Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 1969 tentang

Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut yang kemudian diperbaharui dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988.

Pengangkutan laut pada dasarnya berperan sebagai penunjang kegiatan-kegiatan ekonomi, khususnya perdagangan.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang perniagaan yang mampu menghubungkan ke seluruh wilayah tanah air dalam usaha menunjang sektor prasarana perekonomian negara. Dengan demikian dapat terlaksana strategi ekonomi Indonesia dalam segala bidang kegiatan perekonomian dan menjamin kelancaran arus lalu lintas barang-barang perniagaan di dalam mendistribusinya.

Target yang akan dicapai melalui perhubungan laut adalah:

- a. Untuk meningkatkan produksi jasa.
- b. Untuk menunjang arus barang dan manusia.
- c. Untuk pembinaan kesatuan bangsa dan negara.

Pengangkutan laut selain menunjang sektor ekonomi ia juga memerlukan pengaturan kepentingan-kepentingan dalam penyelenggaraan angkutan laut. Agar peningkatan peranan hukum dan perlindungan hukum selaras langkah dalam memanfaatkan laut, dan dalam menjaga seluruh perairan nasional untuk kepentingan bangsa dan negara Republik Indonesia, maka transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan

wawasan nusantara, memperkuat pertahanan nasional, mempererat hubungan antar wilayah dan suku-suku dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Merujuk pendapat Wiwoho Soedjono (1983:9) bahwa:

"Bangsa Indonesia menganut wawasan nusantara bertujuan bahwa wilayah nusantara beserta udara di atasnya dan laut yang menghubungkan pulau-pulau dengan segenap isinya, merupakan kesatuan yang utuh dan secara menyeluruh".

Perairan bukan hanya sebagai gudang atau sumber hayati yang begitu melimpah ruah, tetapi juga merupakan media perkembangan yang amat penting untuk lalu lintas Pelayaran.

Pelayaran merupakan sarana angkutan laut sangatlah dibutuhkan dan turut memegang andil dalam hal mengangkut hasil-hasil produksi suatu daerah ke daerah lain agar dapat mewujudkan pemerataan keseluruhan wilayah Indonesia. Karena pengangkutan laut merupakan jenis pengangkutan yang murah dan sebagian sarana secara alamiah telah tersedia yaitu laut.

Perkembangan sarana angkutan laut kita dewasa ini telah cukup memadai, terutama yang menghubungkan kota-kota besar Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, Ujungpandang, Semarang, dan Medan. Namun masih ada pelabuhan yang belum memadai, maka masih banyak daerah yang belum terjangkau kapal-kapal besar.

Karena itu, armada Pelayaran Rakyat yang telah

berkembang sejak beberapa abad yang lalu tetap menjadi kebutuhan dan terus-menerus dikembangkan, hal ini juga telah ditetapkan dalam Garis-garis Besar Haluan Negara tahun 1988, sebagai berikut:

"...usaha pelayaran rakyat dan pelayaran perintis perlu terus dibina dan dikembangkan sehingga angkutan laut semakin terjangkau masyarakat dan dapat mendorong pertumbuhan perdagangan dan pemasaran hasil produksi terutama di daerah terpencil..."

Di Sulawesi Selatan, pembinaan dan pengembangan Pelayaran Rakyat perlu mendapat perhatian istimewa, mengingat masyarakatnya (terutama Bugis, Makassar, dan Mandar), paling tidak sejak abad ke-17 telah mampu melayari seluruh pesisir Asia Tenggara, Australia, Madagaskar, Afrika Selatan bahkan sampai ke Jeddah (Arab Saudi) untuk menunaikan ibadah haji dengan menggunakan perahu layar, yang kini digolongkan sebagai Pelayaran Rakyat (Baharuddin Lopa, 1982:2-3).

Pada zaman moderen ini, tidak ada satupun negara yang hidup dengan mengasingkan diri dari dunia luar. Maka masing-masing daerah memerlukan hubungan dan perdagangan yang efisien akan sangat membantu dalam mengatasi isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis. Dalam kaitan ini, suatu sistem transportasi yang efisien akan merupakan salah satu sarana yang ampuh untuk mematahkan isolasi tersebut, maka Pelayaran Rakyat adalah jawabannya, selanjutnya diperlukan suatu jaringan trans-

portasi yang memadai secara menyeluruh sebagai sarana lalu lintas barang, jaringan transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan dari satu pulau dengan pulau-pulau lainnya, dengan demikian Pelayaran Nusantara merupakan jawaban positif dalam hal ini.

Peranan Pelayaran Nusantara di Indonesia menempati posisi strategis dalam jaringan transportasi antar pulau nasional. Hal ini disebabkan oleh karena transportasi lainnya, seperti transportasi udara hanya menghubungkan tempat-tempat yang memiliki lapangan terbang. Sebagai akibatnya, lalu lintas barang-barang sangat tergantung pada transportasi laut.

Pelayaran Nusantara memberi penyediaan kapasitas angkutan laut yang memadai sehingga pemerataan hasil-hasil pembangunan dapat diwujudkan, komunikasi antar daerah dan pertukaran sosial budaya dapat ditingkatkan, pertahanan dan keamanan dapat diperkuat. Oleh karenanya Pelayaran Nusantara merupakan tulang punggung pelayaran antar pulau Indonesia.

Selanjutnya dalam penyelenggaraan pengangkutan di laut untuk mengangkut barang-barang yang biasanya barang dagangan, maka kapal yang dipakai itu lazimnya adalah kapal-kapal niaga Indonesia. Yang dimaksud dengan kapal niaga Indonesia ialah kapal-kapal yang dimiliki oleh warga negara Indonesia dan berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan perundangan-undangan yang berlaku.

Perusahaan pelayaran niaga yang bidang kegiatannya melayani barang-barang produksi dalam negeri untuk mengangkut barang-barang, baik barang-barang kebutuhan pokok ataupun bahan-bahan baku bangunan.

Untuk memenuhi kebutuhan atau kekurangan kapal untuk mengangkut barang, menyewa kapal dalam bentuk carter merupakan suatu cara yang baik. Kapal dapat disewa atas dasar carter perjalanan (voyage charter) dan jika kapal diperlukan selama periode tertentu, penyewaan kapal dapat dilakukan atas dasar carter waktu (time charter).

Di dalam pengangkutan laut pemilik barang selalu menghadapi risiko bahwa barang-barang yang diangkut, kemungkinannya sampai ditempat tujuan, nilai dan barangnya akan berkurang, baik karena hilang, atau karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan. Berkurangnya atau hilangnya barang-barang tersebut karena suatu sebab yang kadang secara normaliter tidak diharapkan terjadinya.

Setiap maskapai pelayaran baik Pelayaran Nusantara maupun Pelayaran Rakyat, berusaha sebaik-baiknya untuk dapat menyerahkan barang sesuai dengan jumlah dan keadaan yang sama, namun dalam praktek tidak mungkin barang-barang selalu dapat diterima kepada penerima barang tanpa kekurangan atau kerusakan apapun, kekurangan atau kerusakan dapat saja terjadi di pelabu-

- c. Berapa besar pembayaran atau batas ganti rugi serta cara penyelesaian ganti rugi oleh Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara, Bila terjadi keterlambatan, kerusakan atau kehilangan muatan yang diangkut ?

1.3. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

Dengan hadirnya skripsi ini penulis bertujuan :

- a. Untuk mengetahui cara penyelesaian yang digunakan bagi Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara pada perjanjian carter.
- b. Untuk mengetahui pertanggung jawaban Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara atas tuntutan ganti rugi pada carter kapal laut.
- c. Untuk mengetahui cara penyelesaian dan batas ganti rugi yang dibebankan pada Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara bila terjadi keterlambatan, kerusakan atau kehilangan barang muatan yang diangkut.

Selanjutnya kegunaannya adalah :

1. Memberikan gambaran penyelesaian yang digunakan Pelayaran Nusantara dan Pelayaran Rakyat dalam kegiatan perhubungan laut.
2. Melihat perkembangannya dalam dasawarsa terakhir ini.
3. Meninjau hubungan serta peranan Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara dalam Pembangunan Kawasan Indonesia bagian timur.

han muat, di atas kapal, atau di gudang setelah pembongkaran dari kapal di pelabuhan tujuan.

Lepas dari persoalan, apakah kekurangan atau kerusakan terjadi di pelabuhan muat, diatas kapal, atau di gudang. Setiap penerima barang berhak memperoleh surat pengangkutan dari maskapai pelayaran. Jika pada waktu penerimaan atau penyerahan barang dari maskapai pelayaran ternyata terdapat kekurangan atau kerusakan, maka berdasarkan surat keterangan tersebut penerima barang atau pengirim barang berhak mengajukan klaim (tuntutan pengganti kerugian) kepada maskapai pelayaran tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini, keinginan penulis adalah mengungkapkan agar lebih jelas mengenai adanya perbandingan peranan Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara mengenai pengangkutan. Berdasarkan latar belakang di atas maka dapatlah diformulasikan beberapa masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah penyelesaiannya, jika timbul perselisihan atau perbedaan pendapat para pihak dalam mengadakan perjanjian carter kapal laut pada Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara ?
- b. Bagaimanakah tanggung jawab Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara, jika ada tuntutan ganti rugi akibat adanya perjanjian carter kapal laut ?

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pelayaran Rakyat.

Pelayaran Rakyat bagi negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan salah satu jenis transportasi diantara jenis transportasi lainnya yang ditata dalam sistim transportasi nasional. Menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah, sehingga perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penunjang, pendorong, penggerak pembangunan nasional demi kesejahteraan rakyat.

Menyadari peranan Pelayaran Rakyat sebagai salah satu modal transportasi, dan mampu mewujudkan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan dengan biaya yang murah serta terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Berangkat dari Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 yaitu "Peraturan Pemerintah Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut". Memperkuat angkutan laut bahwa bidang usaha -pelayaran tidak boleh dilakukan sepintas lalu saja, melainkan dengan penuh tanggung jawab dan spesialisasi.

Dalam pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 1969 memperinci jenis-jenis pelayaran, yang salah satunya adalah Pelayaran Rakyat.



Pelayaran Rakyat yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 disebutkan bahwa Pelayaran Rakyat merupakan kegiatan angkutan laut, khusus untuk barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia dengan menggunakan kapal layar atau kapal layar motor dengan memenuhi persyaratan yang telah ditentukan.

Adapun dasar pertimbangan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa angkutan laut sebagai sarana perhubungan perlu diselenggarakan atas kepentingan umum.
- b. Bahwa untuk mencapai tujuan tersebut diatas ketentuan mengenai penyelenggaraan dan pengusaha angkutan laut dewasa ini tidak sesuai lagi dengan tujuan efisiensi perkembangan usaha angkutan laut.
- c. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut diatas maka dipandang perlu untuk menyempurnakan Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969.

Dengan adanya kriteria pembedaan pelayaran-pelayaran memberi konsekuensi untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari satu ke tempat ke tempat lain atau dari satu wilayah ke wilayah lain. Agar dapat menjangkau semua wilayah dan pulau baik pulau besar maupun pulau kecil serta daerah-daerah terpencil di

wilayah nusantara Indonesia, sehingga terciptanya suatu pemerataan dari pembangunan yang sedang berlangsung dan dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Pelayaran Rakyat merupakan bagian dari pelayaran nusantara dan dalam kenyataan beroperasi hingga ke luar negeri seperti Singapura dan pelabuhan-pelabuhan di Malaysia. Hal ini menunjukkan fungsi penting Pelayaran Rakyat sama pentingnya dengan kapal laut yang melayani juga kegiatan-kegiatan pelayaran nusantara.

Menurut Baharuddin Lopa (1984:230), terdapat tiga dasar sehingga Pelayaran Rakyat semakin penting dalam pembangunan perhubungan laut dewasa ini, adalah:

1. Bahwa hanya perahu-perahu layarlah sebagai warisan kebudayaan bangsa sejak dahulu sampai sekarang mampu menjelajahi pulau-pulau terpencil yang beribu-ribu jumlahnya dan bertebaran di seluruh nusantara, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang kebutuhan rakyat dan perekonomian rakyat. Hal ini dapat dimengerti, karena betapapun sempit dan dangkalnya perairan pesisir pantai, namun tetap akan dilayari oleh perahu layar yang bagi kapal-kapal laut meskipun ukurannya kecil, memerlukan paling kurang 5 meter dari perairan. Sedangkan kapal layar pada kedalaman 2 meter sudah dapat dilayari.
2. Bahwa dengan memajukan Pelayaran Rakyat memenuhi Garis-Garis Besar Haluan Negara (Tap MPR No.

IV/MPR/1978, Bab IV, sub 5g dan 9b) yang menghendaki peningkatan ekonomi lemah, termasuk didalamnya pelaut tradisional yang kehidupannya masih menyedihkan.

3. Dapat menghemat bahan bakar minyak yang penyediannya kian langka dan mahal harganya. Pengangkutan dengan menggunakan perahu-perahu layar yang jauh lebih murah daripada kapal-kapal laut, meskipun diakui bahwa volume yang diangkut relatif lebih kecil dan tidak secepat dengan kapal-kapal laut.

Sedikit penulis menyinggung daerah Sulawesi Selatan yang terkenal dari dahulu dengan pelaut-pelautnya yang berani berlayar dan mengarungi samudera dengan mempergunakan perahu-perahu layar. Perahu-perahu layar Sulawesi Selatan secara garis besar terbagi dalam tiga kelompok yang dengan pembagian ini kita dapat melihat fungsi masing-masing dalam penggunaannya. Menurut Baharuddin Lopa (1984:167), yaitu:

1. Perahu-perahu yang berfungsi sebagai penangkapan ikan (lapa-lapa, sande, pajala, pakur) meskipun pengelompokan ini tidak mutlak karena pada waktu-waktu tertentu apabila diperlukan, jenis-jenis perahu tersebut dapat pula dipergunakan dalam usaha perniagaan pada jarak yang relatif lebih dekat.
2. Perahu-perahu yang berfungsi pokok sebagai sarana perniagaan (pinisi atau palari, ba'go, lete dan perahu-perahu lain yang berukuran besar). Perahu-

perahu kelompok inilah yang bertebaran di seluruh wilayah nusantara dan di sekitar negara tetangga kita.

3. Perahu-perahu yang dibuat khusus sebagai armada perang atau armada yang melakukan ekspedisi-ekspedisi ke wilayah-wilayah lain yang biasanya memuat pasukan kerajaan untuk menjaga perairan atau dipakai untuk perang.

Menurut Tommy H. Purwaka (1993:55) kelebihan-kelebihan armada perahu sehingga mereka dapat hidup terus-menerus adalah:

"Perahu tidak tergantung pada bahan-bahan impor dan tidak menderita karena kekurangan suku cadang sebagaimana halnya sektor pelayanan moderen. Perahu-perahu hampir-hampir tidak membutuhkan infrastruktur dan tidak terpengaruh oleh kepadatan di pelabuhan, atau keterbatasan bunker minyak atau keterbatasan air bersih atau keterbatasan sarana atau pelayanan doking. Perahu tidak dirisaukan oleh ruwetnya birokrasi sebagaimana halnya sektor pelayanan moderen; perahu tidak mempunyai prosedur tertentu untuk memperoleh izin, tidak harus tunduk pada peraturan tarif, tidak aturan trayek, dan tidak ada persyaratan-persyaratan keamanan (security) yang harus dipenuhi. Perahu (Pelayaran Rakyat) merupakan usaha swasembada yang padat karya dan tidak dibatasi secara ketat oleh peraturan-peraturan".

Menyadari hal diatas menunjukkan bahwa perahu sangat produktif dan mungkin memperoleh keuntungan dengan jalan menyusup ke sektor pelayaran lainnya.

Dengan adanya PAKNOV 21, suatu paket deregulasi di bidang pelayaran antar pulau yang dikeluarkan oleh

pemerintah pada tanggal 21 November 1988. Menurut PAKNOV 21, semua kapal bebas untuk menentukan rute-rute mereka, mengalokasikan kapasitas mereka pada setiap rute, dan menetapkan tujuan pelabuhan. Hal ini menandai mulainya kontrol pemerintah terhadap Pelayaran Rakyat.

Berangkat dari Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran disebutkan bahwa Pelayaran Rakyat sebagai usaha yang bersifat tradisional merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan, mempunyai karakteristik tersendiri (pasal 77 ayat 1).

Karakteristik tersendiri Pelayaran Rakyat, adalah:

- a. Ukuran kapal yang kecil.
- b. Tenaga penggeraknya angin dengan menggunakan layar atau mesin dengan tenaga yang terbatas.
- c. Pengawakan yang mempunyai kualifikasi yang berbeda dengan tenaga yang ditetapkan bagi kapal-kapal yang lain.
- d. Lingkup operasinya dapat menjangkau daerah-daerah terpencil yang tidak memiliki fasilitas pelabuhan dan kedalaman air yang rendah serta negara-negara yang berbatasan.

Pelayaran Rakyat sebagai suatu sub-sistim angkutan laut nasional untuk menyelenggarakan usaha angkutan di perairan dengan mempergunakan perahu layar atau perahu layar motor dengan ukuran tertentu. Sifat tradisional tersebut mengandung nilai-nilai budaya bangsa yang tidak

hanya terdapat pada cara pengelolaannya, misalnya mengenai hubungan kerja antara pemilik kapal dan awak kapal, juga pada jenis dan bentuk kapal yang digunakan.

Kemampuan armada Pelayaran Rakyat yang dapat memasuki pelosok tanah air terutama yang tidak dapat dijangkau oleh kapal-kapal dari jenis pelayaran lainnya, merupakan tujuan Pelayaran Rakyat dalam membina persatuan dan kesatuan bangsa selanjutnya membuktikan pentingnya Pelayaran Rakyat dalam mewujudkan wawasan nusantara.

Di dalam Ketentuan Umum Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. DAL 11/1/1 tanggal 24 Maret 1977 ditetapkan bahwa armada Pelayaran Rakyat terdiri atas:

- a. Perahu Layar, yaitu perahu yang hanya menggunakan layar sebagai alat bantu.
- b. Perahu Layar Motor, yaitu perahu layar dengan motor bantu sebagai alat penggerak.
- c. Kapal Layar Motor, yaitu kapal layar yang berukuran dibawah 100 m^3 dengan motor bantu paling tinggi 45 PK.
- d. Kapal Motor, yaitu kapal motor yang berukuran paling tinggi 425 m^3 ke bawah.

Pengklasifikasian alat angkutan Pelayaran Rakyat ini didasarkan atas besar maupun kecilnya kapal atau perlengkapan dari armada yang bersangkutan.

Di dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. DKP 46/1/1/1983 tentang konstruksi pesawat penggerak telah ditetapkan ukuran besarnya perahu layar dengan motor bantu yang dipasang. Adapun tujuan diadakannya pengklasifikasian ukuran besarnya perahu layar dengan motor bantu yang digunakan, agar dapat lebih memperlancar arus angkutan laut melalui Pelayaran Rakyat dengan aman, lancar, serta dengan biaya murah.

Penetapan ukuran besarnya perahu layar dengan menggunakan motor bantu yang dipasang antara lain:

0	-	50 m ³	tidak lebih dari	20 PK/TK
50	-	60 m ³	tidak lebih dari	25 PK/TK
60	-	75 m ³	tidak lebih dari	30 PK/TK
75	-	100 m ³	tidak lebih dari	45 PK/TK
100	-	150 m ³	tidak lebih dari	60 PK/TK
150	-	255 m ³	tidak lebih dari	80 PK/TK
255	-	325 m ³	tidak lebih dari	100 PK/TK
325	-	425 m ³	tidak lebih dari	120 PK/TK

Selanjutnya berpatokan pada pasal 7B Undang-Undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Rakyat bahwa:

1. Pembinaan Pelayaran Rakyat dilaksanakan dengan tujuan agar kehidupan usaha dan perannya tetap terpelihara sebagai bagian dari tatanan angkutan di perairan.
2. Pengembangan Pelayaran Rakyat dilaksanakan untuk:
 - a. Meningkatkan kemampuan sebagai lapangan usaha dan

- lapangan kerja.
- b. Terwujudnya pengembangan sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha pelayaran.

Dengan melihat peranan Pelayaran Rakyat diatas dibutuhkan pembinaan dan pengarahan dari pemerintah agar Pelayaran Rakyat yang merupakan pelayaran tradisioanal tetap ada sebagai penunjang kegiatan pelayaran di Indonesia.

2.2. Pelayaran Nusantara

Menurut pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, bahwa: Pelayaran Nusantara yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Penyelenggaraan Pelayaran Nusantara dilakukan oleh kapal-kapal yang berbendera Indonesia dan diusahakan oleh perusahaan pelayaran nasional.

Penyelenggaraan pelayaran nusantara dilakukan dengan menggunakan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 3000 m^3 isi kotor atau sama dengan 1.100 BRT. Satuan-satuan kapal yang digunakan dalam Pelayaran Nusantara harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan nautis/teknis. Hal ini berarti bahwa kapal-kapal yang digunakan untuk Pelayaran Nusantara adalah kapal-kapal yang berukuran diantara 500 m^3 kotor

atau sama dengan 175 BRT. Sedangkan yang dimaksud pengertian kapal dapat dijumpai dalam buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (K.U.H.D.) pada pasal 309 yang menyebutkan:

"Kapal adalah semua alat berlayar, bagaimanapun namanya dan apapun sifatnya. Kecuali bila ditentukan lain, atau diadakan perjanjian lain, dianggap bahwa kapal itu meliputi perlengkapan kapalnya. Dengan perlengkapan kapal diartikan segala barang yang tidak merupakan bagian dari kapal itu, tetapi diperuntukkan tetap digunakan dengan kapal itu"

Penyelenggaraan Pelayaran Nusantara dibina untuk terjaminnya penyelenggaraan angkutan laut di seluruh wilayah nusantara secara tetap dan teratur, dan perlu didasarkan pada suatu pola trayek angkutan laut yang mencerminkan perniagaan dan arah perkembangan ekonomi negara Indonesia.

Pelayaran Nusantara dalam penyelenggaraan angkutan lautnya seperti pengangkutan barang-barang perniagaan, yang dalam usaha menunjang kegiatan sektor perekonomian bagi pertumbuhan perdagangan. Sehingga dapat terlaksana kegiatan perekonomian yang menjamin kelancaran arus lalu lintas perniagaan, untuk memasarkan hasil produksi yang dapat menambah penghasilan negara, selanjutnya peran Pelayaran Nusantara adalah sebagai kelanjutan dari pelayaran samudera dalam mendistribusikan barang-barang ekspor ke daerah-daerah, hal ini bersesuaian dengan asas cabotage.

Pelayaran Nusantara adalah suatu jawaban positif dalam peningkatan kemakmuran masyarakat. Betapa tidak, Pelayaran Nusantara adalah menyediakan dan menjual jasa angkutan (transportasi) laut yang pada dasarnya mengarah pada pertumbuhan perdagangan menuju peningkatan kualitas hidup bangsa Indonesia.

Sesuai dengan perkembangan pengangkutan yang berpacu dengan kemajuan teknologi dalam berbagai bidang, maka fungsi dan tujuan Pelayaran Nusantara sebagai sarana angkutan untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai yang merupakan tujuan pengangkutan. Mempunyai arti bahwa suatu barang akan naik nilainya di tempat yang baru, jadi nilai suatu barang tidak hanya tergantung pada barang itu sendiri, namun tergantung juga pada tempat dimana barang itu berada.

Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada asalnya, karenanya dapat dikatakan bahwa pengangkutan terlibat pula dalam memberikan nilai pada barang yang akan diangkut. Nilai yang akan diberikan oleh pengangkut adalah berupa nilai tempat (Place Utility) dan nilai waktu (Time Utility). Kedua nilai diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat yang nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

Jadi Pelayaran Nusantara sebagai sarana angkutan

memegang peranan penting untuk menunjang berbagai sektor pembangunan dan membantu pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Dilihat dari segi produksi dan perdagangan, jasa angkutan Pelayaran Nusantara merupakan salah satu faktor pendukung dalam bidang ekonomi untuk menghadapi keperluan ekonomi akan jasa angkutan, perlu diciptakan keseimbangan antara persediaan akan permintaan jasa angkutan. Jika penyediaan lebih tinggi dari permintaan maka akan terjadi kemacetan arus barang. Sehingga dapat menyebabkan terjadinya kegoncangan harga dipasaran, sebaliknya jika permintaan lebih tinggi dari penyediaan, maka akan terjadi penyediaan yang tidak sehat, hal mana akan mengakibatkan banyak perusahaan angkutan laut akan mengalami kerugian, maka jika keadaan tersebut tidak dapat diatasi akan mengakibatkan gangguan terhadap kelancaran arus barang.

Dengan demikian jelas terlihat bahwa antara pengangkut dan pemakai jasa angkutan ada saling tergantungan. Sebab apabila pemakai jasa angkutan tidak secara berkesinambungan menggunakan fasilitas angkutan, maka akan terjadi kerugian pada pihak pengangkut, sehingga dapat dikatakan fungsi pengangkutan Pelayaran Nusantara tidak berguna lagi.

2.3. Dasar Hukum Perjanjian Pengangkutan Pada Pelayaran Rakyat Dan Pada Pelayaran Nusantara Serta Hak Dan Kewajiban Para Pihak

Sebelum kita membahas mengenai perjanjian pengangkutan pada Pelayaran Rakyat dan pada Pelayaran Nusantara, terlebih dahulu penulis mengemukakan hal-hal tentang perjanjian pengangkutan.

Untuk mengetahui apa yang dimaksud dengan perjanjian, kita harus berdasar pada pasal 1313 K.U.H.Perdata, yang berbunyi:

"Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya".

Tak lepas dari pasal di atas tersebut juga pada pasal 1320 K.U.H.Perdata mengenai sahnya suatu perjanjian. Perjanjian yang sah artinya perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan oleh undang-undang sehingga ia diakui oleh hukum. Pada pasal 1320 K.U.H.Perdata menentukan syarat-syarat sah perjanjian adalah:

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.
- c. Suatu hal tertentu.
- d. Suatu sebab yang halal.

R. Soebekti (1987:17) menjelaskan tentang kesepakatan, yaitu:

"Kedua subyek yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat, setuju dan atau seia sekata mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan".

Dengan sepakat dimaksudkan bahwa kedua subyek yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat, setuju, seia sekata mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan itu, apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu juga dikehendaki oleh pihak yang lain. Mereka menghendaki sesuatu yang sama secara timbal balik.

Orang yang membuat suatu perjanjian harus cakap menurut hukum. Dalam pasal 1330 K.U.H.Perdata disebut sebagai orang-orang yang tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian yaitu:

1. Orang-orang yang belum dewasa.
2. Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan.
3. Orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat persetujuan-persetujuan tertentu.

Sebagai syarat ketiga disebutkan bahwa suatu perjanjian harus mengenai suatu hal tertentu, artinya apa yang diperjanjikan hak dan kewajiban kedua belah pihak jika timbul suatu perselisihan.

Syarat keempat untuk suatu perjanjian yang sah adanya suatu sebab yang halal. Dengan adanya sebab ini dimaksudkan tiada lain daripada isi perjanjian. Dengan segera harus dihilangkan suatu kemungkinan salah sangka,

bahwa sebab itu adalah sesuatu yang menyebabkan seseorang membuat perjanjian yang termaksud, namun bukan ini yang dimaksudkan oleh undang-undang dengan sebab yang halal itu. Maksud dengan sebab yang halal atau causa dari suatu perjanjian adalah isi dari perjanjian itu.

Mengenai perjanjian, yang juga perlu mendapat perhatian adalah sistem terbuka yang mengandung asas kebebasan berkontrak membuat perjanjian dalam K.U.H.Perdata lazimnya disimpulkan dalam pasal 1338 ayat 1, berbunyi:

"Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

Arti asas konsensualitas ialah pada dasarnya perjanjian dan perikatan yang timbul karenanya itu sudah dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan. Dengan perkataan lain, perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal yang pokok dan tidaklah diperlukan sesuatu formalitas.

Dengan memperhatikan batasan pengertian tentang perjanjian tersebut, dengan meletakkan titik berat pada melaksanakan sesuatu hal maka dalam perjanjian pengangkutan ini melaksanakan sesuatu hal adalah tidak lain melaksanakan pengangkutan. Olehnya itu terlebih dahulu penulis akan mengemukakan beberapa pengertian pengangkutan.



Menurut Wiwoho Soedjono (1982:72) bahwa:

"Pengangkutan adalah adanya perpindahan tempat dengan mempergunakan alat angkut, baik mengenai barang-barang ataupun orang dari tempat yang satu ketempat yang lain".

Sedangkan menurut H.M.N. Purwosutjipto (1987:1)

bahwa:

"Pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai".

Jadi pada dasarnya tujuan pengangkutan adalah perpindahan tempat dengan mempergunakan alat angkut baik barang-barang ataupun orang dengan maksud meningkatkan daya guna serta untuk meningkatkan manfaat dan efisien.

Maka perjanjian pengangkutan itu dapat dirumuskan sebagai peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan karena orang tersebut telah berjanji untuk melaksanakannya, sedang orang lain telah pula berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal yang berupa memberikan sesuatu berupa pemberian imbalan (upah). Karena perjanjian demikian itu sebut menyangkut dua pihak maka dikatakan perjanjian timbal balik dan karenanya menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Jadi perjanjian pengangkutan adalah :

"Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan untuk memenuhi pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut".

Perjanjian pengangkutan seperti halnya pada perjanjian pada umumnya untuk sahnyanya harus memenuhi syarat-syarat seperti yang diatur dalam pasal 1320 K.U.H.Perdata jo. pasal 1338 K.U.H.Perdata.

Perjanjian pengangkutan melalui Pelayaran Rakyat tidak diperlukan adanya persyaratan tertulis, jadi dengan adanya kata sepakat antara para pihak maka perjanjian pengangkutan itu telah terjadi, dan para pihak yang terlibat didalamnya sudah terikat untuk melaksanakan perjanjian itu. Hal ini sesuai dengan pasal 1320 K.U.H.Perdata tentang sahnyanya suatu perjanjian.

Penyelenggaraan angkutan perusahaan Pelayaran Rakyat pada umumnya masih berdasarkan kebiasaan-kebiasaan yang lazim diterapkan sejak dahulu. Namun karena kapal-kapal Pelayaran Rakyat, terutama yang menggunakan kapal layar motor, dalam kenyataannya juga barang-barang perdagangan umum, maka ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam pelayaran umum juga diterapkan, terutama yang menyangkut keselamatan pelayaran.

Melatarbelakangi adanya perjanjian pengangkutan pada pelayaran Rakyat yang tidak memerlukan syarat tertulis karena sejak dulu sampai sekarang pengusaha-pengusaha pada Pelayaran Rakyat mengikut pada aturan-aturan pendahulu mereka. Yang penting bagi seorang pelaut atau pedagang ialah menanamkan kepercayaan orang lain terha-

dap dirinya. Karena itu, melanggar janji berarti melunturkan kepercayaan orang lain terhadap dirinya, yang akibatnya dapat mengurangi nilai dan kepercayaan orang terhadap dirinya, sehingga menimbulkan kerugian yang akan menimpa dirinya sendiri.

Menurut Baharuddin Lopa (1984:87) terdapat ungkapan di dalam Lontara Gowa yang berbunyi:

Tallu antu tu munape:

- Akkanaia naatana kamma
- Ajjanjia natanagaukang
- Nirannuanga naje'kkong

Artinya:

Tiga macam Orang Munafik:

- Yang mengatakan sesuatu tetapi tidak benar.
- Yang berjanji lalu ingkar.
- Yang diberi kepercayaan (amanah) lalu berbuat curang.

Orang yang demikian dianggap mati siri'nya, dan ia bukan orang lagi, tetapi menyerupai orang.

Dengan latar belakang itulah sehingga para pelaut atau pedagang pada Pelayaran Rakyat hanya berdasar kepercayaan yang merupakan kebiasaan sejak dulu.

Sedangkan perjanjian pengangkutan pada Pelayaran Nusantara menggunakan syarat tertulis, dimana dalam perjanjian pengangkutan para pihak meminta dibuatkan akta yang disebut Charter Party seperti yang diatur

didalam pasal 454 K.U.H.D. yang berbunyi:

"Masing-masing dari pihak-pihak dapat menginginkan supaya dari perjanjian itu dibuat sepucuk akta. Akta ini bernama Charter Party"

Charter Party yang demikian itu semata-mata hanya berfungsi sebagai alat bukti saja dan bukan merupakan syarat untuk adanya perjanjian tersebut.

Selanjutnya perjanjian pengangkutan ketentuannya tertuang dalam bentuk konosemen, gunanya adalah untuk menentukan batas-batas tanggung jawab masing-masing. Konosemen atau Bill of Lading, menurut pasal 506 ayat 1 K.U.H.D, sebagai berikut:

" Konosemen adalah surat yang diberi tanggal yang didalamnya diterangkan oleh pengangkut, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu, dengan maksud untuk mengangkut barang-barang ke tempat yang ditunjuk, dan menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk, demikian pula dengan persyaratan perjanjian yang bagaimana penyerahan itu dilakukan".

Dengan melihat isi pasal 506 ayat 1 K.U.H.D. dapat ditafsirkan, bahwa konosemen itu dapat berfungsi sebagai suatu perjanjian pengangkutan dan sebagai bukti angkutan barang-barang.

Selanjutnya adapun fungsi konosemen (Bill of Lading) adalah:

1. Surat tanda menerima barang yang ditandatangani oleh nakhoda atau diberi kuasa untuk dan atas nama pengangkut dan tanda penerimaan ini diserahkan kepada shipper setelah barang diangkut.

2. Surat perjanjian antara pengangkut dengan shipper, dimana pengangkut berjanji untuk mengangkut barang yang bersangkutan ke pelabuhan yang ditunjuk oleh shipper.
3. Sebagai tanda pembayaran uang tambang dibayar seluruhnya di pelabuhan pemuatan atau sebagian di pelabuhan pembongkaran.
4. Sebagai tanda milik atas barang-barang yang dicatat didalam konosemen tersebut. Dan dapat dipindahtangankan secara sah.

Namun yang tidak boleh terlupakan adalah dalam melakukan perjanjian pengangkutan tersebut hendaknya tidak bertentangan dengan kepatutan, kepantasan, dan kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat.

Selanjutnya penulis akan mengemukakan para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan pada Pelayaran Rakyat dan pada Pelayaran Nusantara serta hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Dalam perjanjian pengangkutan pada Pelayaran Rakyat, para pihak yang terlibat:

1. Pengangkut
2. Pengirim Barang
3. Penerima Barang

Ad.1. Pengangkut

Sebelum menjelaskan kewajiban dan hak dari pengangkut, penulis akan menjelaskan terlebih dahulu mengenai arti pengangkut.

Berdasarkan pasal 466 K.U.H.D. disebutkan:

"Orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu atau penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan, maupun karena perjanjian lainnya, mengikat diri untuk melaksanakan pengangkutan barang-barang seluruhnya atau sebagian menyeberang laut".

Dari Ketentuan pasal 466 K.U.H.D. tersebut dapat diketahui, bahwa yang dimaksud dengan pengangkut ialah orang yang mengikat diri untuk melakukan pengangkutan menyeberang laut. Orang disini menurut hukum dapat berupa Orang Pribadi atau Badan Hukum.

Jadi dapat disimpulkan bahwa pengangkut adalah orang yang melaksanakan pengangkutan baik barang maupun orang menyeberang laut berdasarkan perjanjian pengangkutan.

Selanjutnya mengenai tanggung jawab atau kewajiban pengangkut dapat ditemukan di dalam K.U.H.D. pada pasal 468, berbunyi:

"Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang akan diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya.

Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu selu-

ruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu".

Kewajiban yang dipikul oleh pengangkut itu adalah suatu kenyataan, bahwa pengangkut merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk memberikan sesuatu jasa.

Dalam hal pengangkutan barang, maka pengangkut diwajibkan untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus ia angkut serta selanjutnya adalah menjadi tanggung jawabnya, apabila barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau menjadi rusak.

Pasal 477 K.U.H.D. menetapkan pula bahwa pengangkut juga berkewajiban untuk bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diberikannya barang yang diangkut. Juga di dalam pasal 477 K.U.H.D itu ditentukan, bahwa pengangkut bebas dari tanggung jawab sebagai demikian itu, apabila dapat dibuktikan oleh pengangkut, bahwa hal itu disebabkan karena bahaya yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.

Pasal 477 K.U.H.D. berbunyi:

"Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya".

Dengan mentaati perjanjian ini konkrita pengangkut dengan itikad baik harus menyelenggarakan pengangkutan

barang-barang yang dipercayakan kepadanya itu dengan baik-baik dan dengan secepat-cepatnya serta memelihara dengan baik sampai di tempat tujuan.

Dalam Pelayaran Rakyat, nakhoda ikut bertanggung jawab atas barang yang telah berada diatas kapal dari segala kerusakan ataupun kehilangan.

Hal ini sesuai dengan pasal 15 Hukum Pelayaran Dan Perdagangan Amanna Gappa, perihal rangeng-rangeng (budak, pengikut atau teman) yang diberi membawa barang dagangan (O.L. Tobing c.s, 1961:59), berbunyi:

"Adapun budak jikalau yang disuruh membawa barang jualan dan dia melakukan kesalahan dalam pelayaran, jikalau engkau (nakhoda) merebut barang jualannya, padahal tidak ada perwakilan padamu dari orang yang menyuruhnya dan rusak dalam tanggunganmu kamu harus menutupinya (membayar harga kerusakan itu). Engkau baru luput, bila barang itu telah tiba pada yang empunya jualan. Kalau memang ada perwakilan padamu lalu engkau mensitanya, maka dialah (siempunya barang) menanggung baik buruknya. Sama halnya dengan orang yang membawa jualan, dalam keadaan rusak, menurut bagi laba sama".

Selain itu tanggung jawab pengangkut pada Pelayaran Rakyat adalah:

- a. Kapal harus layak laut, yaitu kondisi kapal harus memenuhi syarat untuk menyelenggarakan pengangkutan di laut secara baik dan aman. Sesuai dengan pasal 5 Hukum Pelayaran Dan Perdagangan Amanna Gappa, perihal keseluruhan alat-alat perahu, (O.L. Tobing c.s, 1961:50) berbunyi:

"Adapun alat-alat perahu yang rusak, juru mudi dan

juru batulah yang berhak memberikan perintah supaya dikerjakan. Merekalah yang memimpin kelas mengerjakan (memperbaiki) segala macam alat perahu yang rusak".

- b. Kapal harus diawaki, diperlengkapi dan diberi persiapan sebagaimana mestinya. Hal ini juga sesuai dengan pasal 6 Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa, perihal syaratnya menachodai kapal (O.L. Tobing c.s, 1961:51) berbunyi:

"Adapun syarat-syarat menachodai perahu, lima belas macamnya. Yang pertama: bila ada senjatanya berat dan ringan dengan makanan (pelurunya); yang kedua: bila perahunya kuat; yang ketiga: bila ada modalnya; yang keempat: bila rajin dan teliti mengawasi kelasinya; yang kelima: bila dia dapat mengawasi kelasinya; yang keenam: bila dia dapat membela kelasinya didalam kebenaran; yang ketujuh: bila dia sudi menerima teguran; yang kedelapan: bila dia jujur terhadap kelasinya dan juga terhadap orang lain serta terhadap Tuhan; yang kesembilan: bila dia sudi memandang kelasinya sebagai dalam pelayaran; yang kelima: bila dia dapat anak; yang kesepuluh: bila dia tidak jemu-jemu memberi pelajaran mengenai alat-alat pelayaran; yang kesebelas: bila dia penuh dengan kesabaran; yang keduabelas: bila dia dapat disegani; yang ketigabelas: bila dia sudi bersusah payah mengurus dagangan kelasinya; yang keempatbelas: bila dia sudi mengongkosi perahunya; yang kelima belas: bila dia mengetahui dengan benar-benar jalan pelayaran. Jika dia tidak mengetahui jalan pelayaran, dicarinyalah seorang menunjuk jalan, yang mengetahui benar-benar jalan pelayaran itu. Diupahnyakah dia (penunjuk jalan), atau menolongkah dia (penunjuk jalan) dengan percuma, tergantung dari persetujuan mereka. Apa-apa saja yang mereka sukai, itulah yang menjadikan (supaya terlaksana)".

- c. Membuat palkah, kamar-kamar pendingin, dan semua bagian lain dari kapal tempat barang-barang akan diangkut, siap dan aman untuk menerima, mengangkut dan menyimpan barang-barang tersebut.

Selanjutnya tanggung jawab dan kewajiban Perusahaan Pelayaran Rakyat, adalah sebagai berikut:

- a. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan usaha pelayaran dan angkutan laut.
- b. Bertanggung jawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan di tempat domisili perusahaan.
- c. Melaporkan secara tertulis kepada Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan setiap kali terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan.
- d. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan operasional kepada Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan di tempat domisili perusahaan.

Sedangkan hak pengangkut adalah memperoleh imbalan (ongkos) atas hasil pengangkutannya. Dalam hal pengirim barang atau pemakai jasa tidak memberitahukan secara benar tentang barang-barang yang diangkut atau karena sifat, keadaan dan cacat yang terdapat pada barang dan karena itu pengangkut menderita kerugian, maka pengangkut berhak untuk menuntut penggantian kerugian kepada pihak pengirim barang atau pemakai jasa.

ad.2. Pengirim barang

Sesuai dengan pasal 15 Hukum Pelayaran Dan Perdagangan Amanna Gappa, perihal rangeng-rangeng yang diberi

membawa barang dagangan. Jadi pengirim barang pada Pelayaran Rakyat adalah orang yang mempunyai barang itu sendiri atau yang mewakilinya.

Dalam Pelayaran Rakyat, nakhoda ikut bertanggung jawab atas barang yang telah berada dari segala kerusakan atau kehilangan. Sedikit mengulas sejarah bahwa apabila para penumpang beserta barang-barangnya telah berada diatas perahu dalam keadaan siap untuk berangkat, maka sebelum berangkat, tindakan yang pertama-tama oleh nakhoda ialah meneliti semua kesiapan peralatan perahu dan kewajiban semua penumpang agar menjelaskan secara terperinci jumlah dan jenis barang-barang bawaannya, dan jumlah uang yang dibawanya (diperinci jumlah masing-masing jenis uang). Semua keterangan penumpang dicocokkan dengan keadaan barang dan uang yang dibawanya, kemudian dicatat dalam buku nakhoda dan sesudah itu barulah perahu berlayar. Kalau nakhoda buta huruf maka biasanya mereka menghafalnya dan memang mereka rata-rata kuat daya ingatnya. Hal ini hasil wawancara Prof. DR. Baharuddin Lopa, S.H. dengan salah satu nakhoda yang berasal dari Mandar bernama Bado (1984:198-199). Dan hal seperti diatas sesuai dengan pasal 479 K.U.H.D:

- (1) Pengangkut mempunyai hak atas pengganti kerugian yang dideritanya akibat diberikannya pemberitahuan yang tidak betul atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat-sifat barang, kecuali bila ia telah mengenai atau seharusnya mengenai watak dan sifat-sifat itu.
- (2) Pengangkut setiap waktu dapat melepaskan dirinya dari barang-barang yang menimbulkan bahaya

bagi muatan atau kapalnya, juga dengan cara menghancurkannya tanpa mengharuskan mengganti kerugian karena hal itu. Hal itu berlaku juga bagi barang-barang yang dianggap sebagai barang selundupan, bila kepada pengangkut diberitakan pemberitahuan yang tidak betul dan tidak lengkap mengenai barang-barang itu.

Jadi kewajiban dari pengirim barang adalah memberitahukan tentang kondisi dan sifat barangnya dan membayar ongkos angkut, sedangkan hak dari pengirim barang adalah kewajiban dari pengangkut.

ad.3. Penerima Barang

Untuk mengetahui sebagai penerima barang, dapat dilihat pada pasal 506 K.U.H.D. didalam ayat 2 disebutkan sebagai pihak yang ditunjuk oleh pengirim maupun orang ketiga (aan order) atau disebutkan namanya (op naam) atau dapat juga disebutkan sebagai pembawa (aan toonder), baik dengan atau tanpa menyebutkan nama seseorang tertentu disampingnya. Hal ini sesuai dengan pasal 15 Hukum Pelayaran Dan Perdagangan Amanna Gappa.

Menyangkut hak dari penerima barang adalah menerima barang yang diangkut, yang diserahkan oleh pengangkut. Sedangkan kewajiban penerima barang adalah membayar ongkos angkut jika ditagih padanya oleh pengangkut.

Setelah penulis membahas pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan pada Pelayaran Rakyat, maka selanjutnya akan dibahas mengenai pihak-pihak yang terlibat dalam Pelayaran Nusantara.



Pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan pada Pelayaran Nusantara adalah:

1. Pengangkut
2. Pengirim Barang
3. Penerima Barang
4. Perusahaan Bongkar Muat Barang
5. Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Ad.1. Pengangkut

Mengenai pengertian pengangkut selain yang disebut dalam pasal 466 K.U.H.D., The Hague Rules 1924 juga memberi pengertian tentang pengangkut, yang berbunyi:

"Baik pemilik kapal atau pihak pengguna penyediaan kapal, dalam hal kapal dicarter, berdasarkan perjanjian pengangkutan".

Sedang menurut The Hamburg Rules 1978 pengertian pengangkut dibedakan menjadi dua:

1. Pengangkut (carrier), ialah setiap orang untuk siapa atau untuk atas nama perjanjian pengangkutan barang di laut diadakan dengan pihak yang berkepentingan dengan barang muatan.
2. Pengangkut Sesungguhnya (actual carriers), ialah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau melaksanakan pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut dan termasuk didalamnya orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan

kepadanya.

Selanjutnya mengenai tanggung jawab pengangkut disebutkan pada pasal 468 K.U.H.D. dan pasal 477 K.U.H.D.

Mengenai kewajiban-kewajiban dari pengangkut, The Hague Rules 1924 juga memuatnya. Dengan memperhatikan dari The Hague Rules 1924 tersebut mengenai kewajiban-kewajiban pengangkut pada sebelum dan pada awal pelayaran ditetapkan bahwa pengangkut diharuskan meneliti secermat-cermatnya tentang:

- a. Kapal harus layak laut, yaitu kondisi kapal harus memenuhi syarat untuk menyelenggarakan pengangkutan di laut secara baik dan aman.
- b. Kapal harus diawaki, diperlengkapi, dan diberi persediaan sebagaimana mestinya.
- c. Membuat palkah, kamar-kamar pendingin, dan semua bagian dari kapal tempat barang-barang akan diangkut, siap dan aman untuk menerima, mengangkut, menyimpan barang-barang tersebut.

Menyangkut hak pengangkut pada Pelayaran Nusantara sama dengan pada Pelayaran Rakyat.

Ad.2. Pengirim Barang

Mengenai siapa yang dimaksudkan dengan pengirim barang itu K.U.H.D. sama sekali tidak memberikan rumusannya. Begitu pula The Hague Rules 1924, juga tidak

memberikan rumusan tentang siapa yang diartikan dengan pengirim barang itu. Namun mengenai rumusan pengirim barang dapat dijumpai di dalam The Hamburg Rules 1978 yang berbunyi:

"Pengirim barang ialah setiap orang yang untuk siapa dan untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu telah diadakan dengan pihak pengangkut, atau setiap orang untuk atas nama siapa barang muatan itu benar-benar telah diserahkan kepada pengangkut sehubungan dengan terjadinya perjanjian pengangkutan di laut itu".

Sehingga dapat disimpulkan, bahwa pengirim barang itu bisa pemilik barang itu sendiri, juga bisa orang lain.

Merujuk pada pasal 90 K.U.H.D. ayat 6 bahwa pengirim barang termasuk salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Kewajiban pengirim barang adalah:

- a. Menyerahkan barang yang akan diangkut/dikirim itu dalam keadaan baik dan telah memenuhi syarat untuk diangkut/dikirim (pasal 468 K.U.H.D.)
- b. Wajib menyerahkan surat-surat atau dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan tersebut sebagaimana mestinya. (pasal 478 K.U.H.D.)
- c. Pengirim barang wajib memberikan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang sifat atau macamnya barang yang akan diangkut. (pasal 479 K.U.H.D.)
- d. Memberi bantuan sepanjang ini diperlukan untuk kelancaran penyelenggaraan pengangkutan.

- e. Pengirim barang berkewajiban memberi penggantian kerugian kepada pengangkut terhadap segala kehilangan, kerusakan, dan pengeluaran yang disebabkan karena ketidak-telitiannya terhadap barang tersebut.
- f. Membayar ongkos angkutan.

Didalam perjanjian pengangkutan, masing-masing mempunyai hak dan kewajiban, seperti halnya pengangkut dan pengirim barang. Dalam hal pengirim barang itu akan mengirim barang dengan menggunakan sarana angkutan laut, maka ia berhak untuk meminta kepada pengangkut agar kepadanya diterbitkan dokumen angkutan seperti konosemen (Bill of Lading).

Menyangkut jika pengirim barang menderita kerugian sebagai akibat pihak pengangkut tidak memenuhi apa yang menjadi isi perjanjian pengangkutan, maka pihak pengirim dapat menuntut pihak pengangkut, yaitu dapat berupa pembatalan perjanjian pengangkutan, atau menuntut ganti rugi, atau menuntut pembatalan dan ganti rugi.

Ad.3. Penerima Barang

Di dalam The Hague Rules 1924 tidak dijumpai tentang siapa yang disebut sebagai penerima barang itu. Hanya The Hamburg Rules 1978 menentukan, bahwa yang dimaksud dengan penerima barang itu ialah mereka yang diberi atau memperoleh hak untuk diserahkan barang.

Pihak penerima barang berada di tempat tujuan, dalam perjanjian pengangkutan laut telah ditentukan kepada siapa barang-barang yang telah diangkut akan diserahkan.

Menurut Soekardono (Sution U.A., Djoko Prakoso, Hari Pramono, 1990:9) bahwa:

"Di dalam perjanjian antara pengirim dan pengangkut diadakan ketentuan juga, agar supaya pengangkut menyerahkan barang angkutan kepada yang dialamati."

Ketentuan di dalam perjanjian pengangkutan bagi kemanfaatan pihak yang dialamati.

Wiwoho Soedjono (1986:52) menyatakan bahwa penerima barang adalah:

"Mereka yang tertulis namanya di dalam konosemen atau juga disebutkan sebagai pihak yang ditunjuk atau disebut juga sebagai pembawa untuk menerima".

Dengan memperhatikan rumusan pasal 506 K.U.H.D. menunjukkan bahwa pengirim barang yang namanya tertera di dalam konosemen berhak menerima barang-barang yang diangkut yang diserahkan oleh pengangkut.

Dan selanjutnya kesediaan penerima barang menerima barang tersebut berarti juga bagi pihak penerima barang (yang dialamati) bahwa ia lalu harus membayar biaya pengangkutan, jika ditagih padanya oleh pihak pengangkut pada waktu penyerahan barang angkutan.

Ad.4. Perusahaan Bongkar Muat Barang

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 88/AL

305/Phb-85, tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, pada pasal 1e menyebutkan bahwa Perusahaan Bongkar Muat Barang adalah:

"Perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang lini I maupun langsung ke alat angkutan".

Selanjutnya pada pasal 3 ayat 2 disebutkan perusahaan pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat dari dan ke kapal. Izin usaha perusahaan bongkar muat diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atas nama Menteri.

Dalam kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), adalah tenaga kerja yang melakukan kegiatan bongkar muat ke/dari kapal dan di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan serta tenaga kerja lainnya yang menunjang kelancaran, keselamatan dan ketertiban barang di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan dan atau atas permintaan perusahaan bongkar muat dan pengirim barang.

Kewajiban-kewajiban dari perusahaan bongkar muat barang adalah:

- a. Mempersiapkan peralatan bongkar muat dan para petugas supervisi menilik kesiapan tenaga kerja bongkar muat dan satpam.
- b. Bersama-sama Perum Pelabuhan mempersiapkan penumpukan barang.

- c. Melakukan pencatatan barang-barang dan pengamanan agar tidak rusak dan tidak hilang.
- d. Membuat hasil laporan pembongkaran kepada pelayaran tentang penumpukan barang dan kepada Adpel serta Perum Pelabuhan.
- e. Memberikan dokumen bukti penerimaan barang kepada E.M.K.L. atau pengirim barang.
- f. Berdasarkan dokumen pengeluaran dari bea dan cukai dan bukti pembayaran sewa penumpukan/uang dermaga, barang diserahkan kepada ekspedisi muatan kapal laut diatas mobil.

Sedangkan hak dari Perusahaan Bongkar Muat Barang adalah:

- a. Berhak menerima kwitansi untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat dari Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut.
- b. Dapat memohon bantuan kebutuhan tenaga kerja bongkar muat barang.
- c. Menerima ongkos bongkar muat barang.

ad.5. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (E.M.K.L.)

Salah satu hal yang memegang peranan penting pada pengangkutan di laut, terutama yang menyangkut pengangkutan barang adalah apa yang kita kenal Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

Hal ini penting diketahui, karena lazimnya pihak

pengirim barang maupun pihak penerima barang dalam perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut tidak berhubungan langsung, melainkan segalanya diurus oleh Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

Ketentuan-ketentuan tentang Ekspedisi Muatan Kapal Laut itu setelah adanya Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut, apa yang diartikan dengan Ekspedisi Muatan kapal Laut telah dijelaskan dalam Bab I (Ketentuan-Ketentuan Umum) pasal 1, yaitu:

"Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah suatu yang ditujukan kepada pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang".

Selanjutnya Ekspedisi Muatan Kapal Laut berkewajiban sebagai berikut:

- a. Berkewajiban mengurus dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang.
- b. Memberikan jasa-jasa angkutan sesuai dengan disyaratkan kepadanya.
- c. Berkewajiban menyiapkan angkutan dan mengangkut muatan.

Untuk hak dari Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah:

- a. Menerima Delivery Order dari perusahaan pelayaran.
- b. Meminta dokumen bukti penerimaan barang dari perusahaan bongkar muat barang.
- c. Menerima imbalan atas hasil pelayanan jasa angkutan.

Demikianlah uraian penulis mengenai pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan melalui laut pada Pelayaran Rakyat dan pada Pelayaran Nusantara dengan tujuan agar menjadi bahan perbandingan untuk pembahasan selanjutnya.

2.4. Carter Kapal Menurut Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara

Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dalam rangka mencapai tujuan cita-citanya, seperti yang ditetapkan dalam konsep wawasan nusantara, memerlukan sarana transportasi yang mantap. Salah satu sarana transportasi yang memegang peranan penting adalah angkutan laut. Dan salah satu cara penyelenggaraan angkutan laut itu adalah dengan mengadakan perjanjian carter kapal. Mengenai pelaksanaan "carter kapal" itu sudah tentu perlu diketahui lebih dahulu prosedur pelaksanaannya, ketentuan-ketentuannya, syarat-syarat yang lazim berlaku di dalam dunia carter.

Bentuk Perjanjian carter yang kita kenal ada dua, yaitu:

1. Voyage Charter (Carter perjalanan)

2. Time Charter (Carter Waktu)

Penyelenggaraan pengangkutan laut dengan cara penyediaan dan penggunaan penyediaan kapal (chartering of vessels) itu di dalam K.U.H.D. diatur di dalam pasal 453 yang berbunyi sebagai berikut:

"yang diartikan dengan mencarterkan dan mencarter ialah pencarteran menurut waktu dan pencarteran menurut perjalanan.

Pencarteran menurut waktu ialah perjanjian dimana pihak yang satu (yang mencarterkan) mengingatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk bagi pihak lainnya (pencarter), agar digunakan untuk keperluannya guna pelayaran di laut, dengan membayar suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu itu.

Pencarteran menurut perjalanan adalah perjanjian di mana pihak yang satu (yang mencarterkan) mengingatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk untuk seluruhnya atau untuk sebagian bagi pihak lainnya (pencarter), agar baginya dapat diangkut orang atau barang melalui laut dengan satu perjalanan atau lebih dengan membayar harga tertentu untuk pengangkutan ini."

1. Time Carter (Carter Waktu)

Dalam carter waktu, pemilik kapal memberikan kebebasan kepada pencarter untuk mempergunakan kapalnya untuk pelayaran di laut selama jangka waktu tertentu, misalnya selama 6 bulan, 2 tahun lebih atau lebih. Sebagaimana yang diatur dalam surat perjanjian carter.

2. Voyage Charter (Carter perjalanan)

Voyage carter merupakan suatu persetujuan sewa menyewa ruangan kapal antara pemilik kapal atau pengusaha kapal dan pencarter disertai dengan nakhoda dan anak,

buah kapal untuk satu kali atau lebih satu kali pelayaran.

Besarnya carter kapal dihitung dari banyaknya muatan yang diangkut sebagaimana yang diperjanjikan, sehingga carter kapal tidak beda dari uang tambang (freight). Dengan demikian, pencarter dapat mempergunakan seluruh atau sebagian ruangan kapal untuk mengangkut barang-barang. Pemilik kapal harus melakukan pelayaran melalui trayek sebagaimana yang ditetapkan di dalam surat perjanjian carter. Apakah ruangan kapal dipergunakan seluruhnya atau sebagian, pencarter wajib membayar sewa kapal sebagaimana yang diperjanjikan.

Perjanjian carter terjadi, karena adanya titik temu antara dua pihak:

1. Pihak pemilik kapal (shipowners) yang menyediakan ruangan kapal atau kapalnya untuk tujuan pengangkutan.
2. Pihak yang menggunakan manfaat dari penyediaan ruangan atau kapal guna pengangkutan barang-barang atau untuk tujuan lain yang sah.

Pihak pertama terdiri dari orang-orang atau pengusaha yang menyediakan ruangan kapal/kapalnya untuk digunakan oleh orang lain.

Pihak kedua terdiri dari orang-orang yang menggunakan ruangan kapal tersebut. Persesuaian antara kedua belah pihak yang berkepentingan ini dituangkan di dalam

sebuah perjanjian tertulis (suatu akta), yang disebut sebagai Charter Party.

Di dalam charter party tersebut harus dimuat ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Nama-nama (alamat) dari pihak shipowners dan charteres.
2. Nama kapal dan hal-hal yang bersangkutan dengan kapal (misalnya kecepatan kapal, pemakaian bahan bakar, bobot mati kapal = DWT).
3. Tempat dan waktu pemuatan/pembongkaran barang.
4. Jenis barang-barang yang akan diangkut.
5. Pemakaian kapal oleh pihak pencarter untuk tujuan-tujuan yang sah.
6. Syarat-syarat pengangkutan dan tanggung jawab dari masing-masing pihak.
7. Pembatasan lalu-lintas atau pelabuhan-pelabuhan yang akan dimasuki.
8. Prosedur pengajuan "notice of readiness" (pemberitahuan tentang kesiapan kapal untuk berlayar dari nakhoda.
9. Biaya carter kapal dan syarat-syarat pembayarannya.
10. Lain-lain syarat antara lain tentang escape dan additional clauses.

Setelah segala ketentuan-ketentuan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan perjanjian penggunaan penyediaan kapal kita ketahui, maka akan dilanjutkan mengenai

pembayaran uang carter. Mengenai hal ini K.U.H.D. mengatur bagaimana uang carter harus dibayarkan secara penuh dan dalam keadaan bagaimana uang carter tidak usah dibayar. Menurut Wiwoho Soedjono (1987:70-71) uang carter dibayar secara penuh:

- a. Jika barang-barang sampai di pelabuhan tujuan pembongkaran dengan aman dan di tempat ini barang-barang diserahkan kepada pihak penerima barang-barang.
- b. Jika barang-barang sebelum sampai di tempat tujuan atau kapal masih ada di tengah perjalanan, barang-barang tersebut diminta oleh pihak charterer.
- c. Jika barang-barang terpaksa dilemparkan ke laut untuk menghindarkan musnahnya/karamnya kapal.

Selanjutnya biaya (upah) carter tidak usah dibayar penuh adalah:

- a. Jika barang-barang muatan sampai di tempat pelabuhan tujuan/pembongkaran dalam keadaan rusak, sehingga sudah tidak berharga lagi, kecuali kalau rusaknya barang itu adalah disebabkan oleh pihak charterer atau karena sifat keadaan atau cacat dari barangnya itu sendiri.
- b. Jika barang-barang setelah tiba di pelabuhan tujuan barang-barang tidak diserahkan kepada pihak penerima barang (consignee). Dalam hal ini tidak hanya biaya

carter yang tidak perlu dibayar, tapi pihak penerima barang dapat menuntut penggantian kerugian kepada pihak penyedia kapal atas tidak diserahkannya barang-barang muatan tersebut.

- c. Jika barang-barang harus dijual di tengah perjalanan karena rusak, dan kerusakan itu adalah sedemikian rupa, sehingga sepantasnya tidak perlu diangkut terus ke pelabuhan tujuan, kecuali penjualan tersebut memberikan keuntungan pihak charterer.

Ada pula kemungkinan bahwa pembiayaan atau uang carter, setelah terjadinya perjanjian carter, dibayar sebagian lebih dulu oleh pengguna penyediaan kapal kepada pihak penyedia kapal. Hal ini ditentukan di dalam pasal 520 K.U.H.D. yaitu:

"Apa yang sebelum penyerahan barang-barang di tempat tujuan oleh penggunaan penyediaan kapal telah dibayar atas perhitungan kecuali kalau diperjanjikan sebaliknya, dianggap sebagai uang muka atas biaya angkutan, yang harus dibayar kembali seluruhnya atau sebagian bilamana biaya angkutan terbukti tidak terhutang atau terhutang sampai jumlah yang lebih kecil.

Di dalam perjanjian penggunaan penyediaan kapal ditentukan tentang kapan perjanjian itu akan berakhir. Hal ini kita temui di dalam pasal 519 K.U.H.D.:

"Bilamana kapal karam atau rusak sedemikian rupa, sehingga tidak dapat diperbaiki dalam waktu yang layak, atau tidak pantas diperbaiki, maka gugurlah perjanjian penggunaan penyediaan kapal itu, kecuali bilamana penyedia kapal bersedia untuk menyuruh membawa muatan atas biayanya dengan

kesempatan lain ke tempat tujuannya. Ia diwajibkan menyatakan diri tentang ini dalam waktu yang layak".

Dalam keadaan sedemikian itu untuk mencegah gugurnya perjanjian carter maka pihak penyedia kapal masih dimungkinkan untuk mengadakan upaya lebih lanjut dengan mencarikan alat angkutan lain guna melaksanakan angkutan barang tersebut sampai ke tempat tujuan atas beban biaya dari pihaknya. Tindakan ini adalah satu dan lain untuk menunjukkan bonafiditasnya pihak penyedia kapal. Hal ini sesuai juga dengan pasal 4 Hukum Pelayaran Dan perdagangan Amanna Gappa, perihal nakhoda yang mengubah haluan-nya (D.L. Tobing c.s, 1961:49), berbunyi:

"Adapun nakhoda yang mengubah arahnya di dalam perjalanannya dan kelasinya hendak pulang, sebab bukan arah yang pernah dijanjikan oleh nakhodanya, padahal nakhoda itu telah menerima sewa penuh, maka nakhodalah yang mengusahakan tumpangan, yang sama dengan dirinya...".

Perjanjian carter kapal juga dapat gugur, apabila seluruh muatan karena akibat kerusakan selama di dalam perjalanan, barang-barang muatan tersebut dijual oleh pihak pengguna penyediaan kapal (charterer). Ketentuan sedemikian itu dapat dijumpai di dalam pasal 519f K.U.H.D.:

"Bila seluruh muatan di tengah perjalanan dijual karena rusak, hapuslah perjanjian carter, dengan tidak mengurangi pasal 519x".

Pasal 519x berbunyi:

"Tidak harus dibayar biaya angkutan untuk barang-

barang yang dijual ditengah perjalanan, karena kerusakannya tidak mengizinkan untuk pengangkutan lebih lanjut, kecuali bila penjualannya menghasilkan keuntungan bagi pencarter, yang dalam hal itu jumlah biaya angkutan yang harus dibayar ditetapkan oleh hakim menurut layaknya. Yang mencarterkan mempunyai hak untuk mengambil barang-barang lain (muatan tambahan) sebagai pengganti muatan yang dijual itu. Biaya angkutan muatan tambahan menjadi haknya".

Pada Pasal 463 K.U.H.D. juga menyebutkan berakhirnya perjanjian carter, adalah sebagai berikut:

"Bilamana biaya angkutan tidak dibayar pada waktu yang ditentukan untuk itu, maka penyedia kapal dapat mengakhiri perjanjian, asalkan ia memberitahukan tentang itu kepada pihak lawan dengan tertulis".

Perjanjian carter juga berakhir dengan sampainya barang-barang di pelabuhan tujuan pembongkaran dengan aman.

Berdasarkan Undang-Undang perjanjian carter itu adalah bersifat konsensual, tetapi kepada para pihak diberi keleluasan agar terhadap perjanjian carter tersebut dibuatnya akta, yang biasa disebut Charter Party.

Carter adalah sebenarnya suatu bentuk sewa-menyewa kapal yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia.

Pelayaran Rakyat yang sejak dulu, juga mengenal tentang Pencarteran kapal, hal ini sesuai dengan pasal 1 Hukum Pelayaran Dan perdagangan Amanna Gappa, perihal sewa mengenai muatan perahu (O.L. Tobing c.s, 1961:45), berbunyi:

"...Adapun perahu hanya satu kali memungut sewa

pergi pulang, artinya: sekalipun ada negeri yang disinggahi menjual, kemudian membeli pula dagangan lalu terus ke negeri yang dituju, maka hanya membayar sewa untuk negeri yang dituju (semula). Kecuali dia kembali lagi ke negeri yang telah disinggahi untuk memulai (membeli dagangan), lalu pergi pula ke negeri yang ditujuinya, bagi orang yang menginap (disana), barulah perahu memungut sewa untuk kedua kalinya dari muatannya. Jikalau dia hanya pada waktu pergi singgah menjual lalu membeli lagi dagangan, baru terus berangkat ke negerii yang dituju sesudah laku dagangannya, lantas membeli lagi dagangan, lalu kembali ke negerinya, maka dia kena sewa hanya satu kali pergi pulang, jikalau dia kembali sebagai manusia yang baik".

Dalam hal pasal diatas disebut empat pelabuhan, yakni A, B, C, dan D. Orang berangkat dari pelabuhan A menuju pelabuhan D, dia singgah di pelabuhan B dan tidak ada kejadian apa-apa mengenai barang jualannya, setelah sampai ke pelabuhan C, barang-barangnya habis terjual lalu dia pulang ke pelabuhan B, yang pernah disinggahinya. Di sana dia membeli barang-barang untuk membawa ke pelabuhan yang ditujuainya semula, maka perahu memungut sewa untuk barang-barang itu dari pelabuhan B ke pelabuhan D.

Dalam Pelayaran Rakyat, kapal-kapalnya tidak terkenakan aturan trayek reguler, hal ini membuat trayek melalui Pelayaran rakyat bebas ditentukan oleh masing-masing pihak.

Mengenai pelayaran tetap (Pelayaran Nusantara) atau pelayaran dengan route yang diatur, mengenai hal-hal tentang carter sesuai dengan pasal-pasal yang diatur

dalam K.U.H.D. Yang dimaksudkan dengan pengangkutan dengan berjurusan tetap ialah suatu pengangkutan yang dilaksanakan atas penetapan jadwal tertentu dengan penetapan tarif angkutan yang tertentu pula. Pengangkutan yang berjurusan tetap itu ditandai dengan adanya pengumuman mengenai syarat-syarat pengangkutan serta jurusan yang ditempuh.

Di dalam Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 dalam pasal 16/b telah pula ditentukan, bahwa perusahaan Pelayaran Nusantara wajib melaksanakan pengangkutan dengan jurusan-jurusan tetap.

BAB III

M E T O D E P E N E L I T I A N

3.1. Lokasi Penelitian

Untuk mengkaji lebih mendalam peranan antara Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara, maka peneliti menetapkan daerah penelitian adalah kotamadya Ujungpandang yaitu pada daerah-daerah pelabuhan yang sering disinggahi atau menjadi pangkalan kapal-kapal untuk Pelayaran Nusantara adalah Pelabuhan Soekarno-Hatta Ujungpandang, serta pelabuhan Pelayaran Rakyat, yaitu Pelabuhan Paotere Ujungpandang.

Terpilihnya Pelabuhan Soekarno-Hatta untuk Pelayaran Nusantara dan Pelabuhan Paotere untuk Pelayaran Rakyat sebagai daerah penelitian dengan pertimbangan bahwa di kedua pelabuhan tersebut (Pelabuhan Paotere dan Pelabuhan Soekarno-Hatta) jumlahnya relatif tergolong paling banyak dan terbilang cukup aktif. Berdasarkan catatan pada Departemen Perhubungan Kantor Wilayah XXIII Propinsi Sulawesi Selatan dan Direktorat Perhubungan Laut Kantor Administrator Pelabuhan Makassar, hingga kini masih terdaftar untuk Pelayaran Nusantara berjumlah 28 buah (terlampir) dan untuk Pelayaran Rakyat berjumlah 33 buah (terlampir).

3.2. Sampel

Dalam suatu penelitian tidaklah selalu perlu untuk meneliti semua populasi yang ada, karena disamping keterbatasan biaya juga membutuhkan waktu yang lama. Dengan penarikan sampel yang tepat dari populasi yang ada, diharapkan bahwa hasil yang didapat akan menggambarkan seluruh populasi. Untuk dapat mencapai tujuan ini, maka teknik pengambilan sebuah sampel harus memenuhi syarat-syarat tertentu.

Untuk mendapatkan data yang representatif, yaitu sampel yang benar-benar mencerminkan populasinya, besar sampel harus memenuhi persyaratan tertentu. Beberapa peneliti menyatakan bahwa besarnya sampel tidak boleh kurang dari 10% dari jumlah satuan-satuan elementer dari populasi (Masri Singarimbun dan Sofian Efendi, 1985:106).

Jumlah populasi yang ada adalah:

- Pelayaran Rakyat berjumlah 33 buah
- Pelayaran Nusantara berjumlah 28 buah

Sampel yang diambil dengan cara random sampling yaitu 4 buah Pelayaran Rakyat dan 3 buah Pelayaran Nusantara (7 buah atau 10% dari jumlah populasi). Yang menjadi responden adalah pimpinan perusahaan pelayaran.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Data yang diperlukan adalah data primer dan data sekunder. Data sekunder diperoleh dengan penelusuran kepustakaan terutama mengenai literatur-literatur, karya ilmiah para sarjana, peraturan dan keputusan-keputusan yang erat hubungannya dengan obyek kajian dalam penulisan skripsi ini.

Data primer diperoleh dari responden yang telah ditentukan yaitu pimpinan-pimpinan perusahaan Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara. Instrumen (alat pengumpul data) yang digunakan adalah wawancara yang telah disiapkan terlebih dahulu (beraturan).

3.4. Analisa Data

Setelah pengumpulan data di lapangan selesai maka data yang diperoleh diolah dengan menggunakan metode pengolahan data kualitatif.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Perjanjian Carter Kapal laut Pada Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara

Perusahaan pelayaran yang bidang kegiatannya melayani pengangkutan barang-barang produksi dalam negeri, yaitu pelayaran antar pulau, demikian juga perusahaan pelayaran negara dan swasta nasional yang melayani pelayaran teratur (liner service) tertentu, yang tidak cukup mempunyai atau kekurangan kapal untuk melayani pengangkutan muatan dan penumpang. Demikian juga instansi pemerintah yang memerlukan ruangan kapal untuk pengangkutan barang-barangnya, maupun barang kebutuhan pokok dan baku bangunan, demikian juga badan atau instansi lain yang memerlukan ruangan kapal dapat menyewa kapal secara carter.

Menyewa kapal dalam bentuk carter merupakan suatu cara yang baik untuk mengatasi kekurangan kapal. Kapal dapat disewa atas dasar carter perjalanan (Voyage Charter) dan jika kapal diperlukan untuk selama periode tertentu, penyewaan kapal dapat dilakukan atas dasar carter waktu (Time Charter)

Jika menghendaki dicarternya sebuah kapal, sudah barang tentu harus mengikuti prosedur pelaksanaannya, yaitu memenuhi segala persyaratan yang lazim dalam dunia carter.

Dalam persoalan jenis carter mana yang akan dipergunakan, apakah carter waktu atau carter perjalanan terdapat pandangan yang berbeda antara pemilik kapal (pengusaha pelayaran), demikian juga dari Pengusaha pelayaran yang melakukan pelayaran teratur sebagai pemilik kapal maupun sebagai pengusaha.

1. Pandangan Pencarter

Calon-calon pencarter dapat mempelajari daftar yang disediakan oleh chatering brokers, jenis carter mana yang akan dipilihnya.

Bagi pengusaha pelayaran sebagai pencarter, penentuan ditinjau dari segi keuntungan yang sebesar mungkin kepadanya, yaitu apakah lebih baik untuk jenis carter waktu atau carter perjalanan. Untuk itu mereka lebih dahulu menyelidiki pasaran carter. Jika dari penyelidikan tersebut memperoleh gambaran bahwa sewa carter cenderung akan menaik selama jangka waktu tertentu (yang agak lama), sudah tentu mereka akan memilih carter perjalanan. Karena kapalnya tidak terikat dalam jangka waktu yang lama seperti halnya dalam carter waktu.

Sebaliknya jika mereka akan memperoleh gambaran bahwa sewa carter cenderung akan turun selama jangka waktu yang agak lama, sudah tentu mereka akan memilih carter waktu (time charter). Dengan demikian, walaupun

sewa carter turun, mereka tidak dirugikan karena sewa carter telah ditentukan lebih dulu sewaktu perjanjian carter ditutup.

Setelah ada ketentuan yang mereka tetapkan, yaitu apakah carter perjalanan atau carter waktu, maka dibuatlah daftar oleh chartering brokers seperti yang disebutkan di atas untuk disebarakan kepada calon pencarter kapal.

2. Pandangan Pencarter Selaku Pedagang

Pandangan pencarter sebagai pengusaha bahwa jika sewa carter cenderung turun, mereka akan memilih carter perjalanan.

Yang diuraikan di atas adalah tinjauan dari segi naik turunnya sewa carter. Tinjauan dari segi lain ialah dari segi kegiatan dan kontinuitas dalam kegiatan pengangkutan barang-barang melalui laut.

Suatu perusahaan yang melakukan kegiatan secara terus menerus, sudah tentu akan memilih carter waktu. Dengan demikian, arus barang-barang terjamin tanpa mendapat gangguan mengenai sewa carter.

Tetapi, kalau proses pengangkutan barang-barang secara insedentil atau hanya sekali-kali dalam jangka waktu yang agak panjang, misalnya hanya sekali, dua atau tiga kali dalam setahun, sudah tentu lebih baik dipilih carter perjalanan.

Dalam bidang pengangkutan barang-barang pada negara berkembang, lebih banyak perusahaan yang hanya sekali-kali melakukan kegiatan pengangkutan daripada yang melakukannya secara teratur dan kontinyu. Hal ini sesuai seperti yang dikatakan oleh responden Pimpinan Kabid Lala Adpel Makassar bahwa:

"Perusahaan seperti PT. Tonasa yang memproduksi semen, yang hanya melakukan kegiatan pengangkutan secara periodik".

Oleh karena itu, pilihan jenis carter lebih banyak berupa carter perjalanan.

Dalam carter melalui Pelayaran Rakyat yang banyak terjadi adalah carter perjalanan. Alasan sehingga dalam Pelayaran Rakyat adalah bahaya-bahaya laut seperti cuaca (angin topan), karena angin topan merupakan salah satu bahaya dalam pelayaran, maka meramalkan dan melihat tanda-tanda akan datangnya angin topan merupakan salah satu pengetahuan dasar bagi seorang nakhoda perahu. Apabila pelaut-pelaut telah mengetahui adanya angin topan yang akan berhembus, mereka segera mengambil langkah-langkah. Dalam buku Baharuddin Lopa (1984:65) disebutkan bahwa langkah-langkah tersebut antara lain:

- a. Menutup semua permukaan perahu, yang dapat dilalui air masuk kedalam geladak perahu.
- b. Memperbaiki semua tali temali perahu.
- c. Mengikat dengan erat semua benda-benda peralatan yang dapat disapu ombak yang besar.

Menurut responden D.P.C. Pelra, Pimpinan PT. Gapram

Pribumi, Pimpinan PT. Hartamsa bahwa:

"Carter dalam Pelayaran Rakyat adalah pemakaian ruangan kapal, dan hanya melakukan satu kali perjalanan, kami sebagai pengusaha kapal biasanya dalam melakukan perjanjian penyewaan ruangan kapal tidak melakukan muatan kembali, sebab jika telah selesai mengangkut barang sampai di tempat tujuan, kembali mencari muatan balik, jadi kami hanya mengangkut barang sampai di tempat tujuan".

Selanjutnya Beliau lanjutkan bahwa:

"Perjanjian carter dalam Pelayaran Rakyat adalah menurut carter perjalanan sebab dalam pengangkutan Pelayaran Rakyat tidak pernah terikat oleh waktu, sebab kami masih mengikuti sistem tradisional. Alasan lain, bahwa kondisi kapal pelayaran rakyat yang ukurannya kecil sehingga dalam melakukan pelayaran akan tergantung faktor cuaca".

Menurut beliau juga bahwa dengan hal di atas bukan berarti Pelayaran Rakyat tidak mempunyai kelebihan lain.

Kelebihan-kelebihan Pelayaran Rakyat adalah:

- a. Bergerak secara cepat sebab tidak membutuhkan waktu yang lama dalam mengangkut.
- b. Harga pengeluaran dapat ditekan, sebab dalam Pelayaran Rakyat tidak terikat dalam perjanjian kerja, yang ada hanya perjanjian bagi hasil.
- c. Pengeluaran Anak Buah Kapal juga dapat ditekan karena adanya sistem bagi hasil

Sedangkan kekurangan Pelayaran Rakyat adalah:

- Barang biasanya tidak sampai di tempat tujuan tepat waktu karena faktor cuaca.

3. Pandangan Perusahaan Pelayaran Yang Merawat Liner

Service

Pandangan dari pemilik kapal atau pengusaha kapal yang melakukan pelayaran teratur (liner service) berbeda dengan pandangan kedua pihak tersebut di atas.

Perbedaan tersebut adalah sebagai akibat dari perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang liner service memikul kewajiban untuk memberikan jasa transportasi melalui laut secara kontinyu kepada masyarakat yang dirawatnya.

Dalam liner service mereka harus berpegang kepada jadwal perjalanan kapal-kapalnya yang telah diumumkan terlebih dulu tanpa menunggu apakah ruangan kapal terisi penuh dengan seperti pada PT. Peln

Jadi, pandangan dari perusahaan pelayaran yang melayani liner service, apakah dia sebagai pemilik kapal atau sebagai pencarter, agar ia dapat dengan baik memenuhi kewajibannya untuk melayani wilayah yang dilayarnya dengan perjalanan kapal-kapalnya sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan diumumkan. Sehingga dapat dikatakan bahwa pada pelayaran teratur seperti pada PT. Peln adalah menggunakan carter waktu.

Menurut responden Kepala Bagian Operasi PT. Peln bahwa:

"Pada PT. Peln menggunakan carter menurut waktu karena merupakan pelayaran liner service, dan yang lebih penting untuk adalah pelayanan kepentingan umum".

Sehingga dapat disimpulkan oleh penulis bahwa pada PT. Peln kecil kemungkinan adanya carter. Sebab PT.

Pelni hadir untuk memenuhi kepentingan umum dan banyak jenis barang yang diangkut seperti beras, gula dan lain-lain.

Walaupun dikatakan bahwa Pelayaran Nusantara dibina untuk terjaminnya penyelenggaraan angkutan laut di seluruh wilayah nusantara secara tetap dan teratur, dan perlu didasarkan pada suatu pola trayek angkutan laut, sesuai dengan pasal 10 Peraturan Pemerintah Reepublik Indonesia No. 2 Tahun 1969, yang berbunyi:

- (1) Penyelenggaraan Pelayaran Nusantara dibina untuk diarahkan kepada usaha untuk terjaminnya penyelenggaraan angkutan laut di seluruh kepulauan Indonesia secara tetap dan teratur.
- (2) Untuk menyelenggarakan ketentuan ayat 1 dan pasal 2 ayat 2 menteri atau pejabat yang ditunjuknya menetapkan pola trayek angkutan laut dalam negeri serta pedoman penyelenggaraan angkutan dalam negeri serta pedoman penyelenggaraan angkutan laut keluar negeri.
- (3) Guna memenuhi kebutuhan angkutan laut yang teratur dan merata ke seluruh bagian wilayah Indonesia, maka setiap perusahaan pelayaran nasional dapat diwajibkan untuk melayari satu atau beberapa trayek tertentu

Berangkat dari peraturan diatas bahwa dalam penelitian penulis, didapati bahwa dalam Pelayaran Nusantara terdapat yang disebut Pelayaran Status Tremper, yakni pelayaran non reguler.

Dalam pelayaran dengan status -tremper, pengusaha pelayaran dapat menentukan pelabuhan tujuan dengan syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Adanya laporan triwulan dari perusahaan pelayaran yang menggunakan status tremper.

b. Pembuatan pelayaran status tremper dibuat oleh Kantor Pusat, hal ini tergantung domisili kapal.

(Hasil wawancara penulis dengan responden Kepala Bagian Operasi PT. Tempuran Emas).

Dan dilanjutkan oleh Beliau bahwa penggunaan pelayaran status tremper tidak untuk sembarang kapal, tidak teruntuk kapal perintis dan kapal penumpang. Alasan dipilihnya untuk menggunakan tremper yakni:

- a. Kondisi muatan, tidak ada muatan sehingga dilakukan pelayaran status tremper.
- b. Kondisi kapal dihubungkan dengan barang yang akan dimuati, misalnya alat berat yang akan diangkut di atas kapal sementara tidak ada alat pembantu.

Sehingga penulis dapat katakan kelebihan dari pelayaran status tremper dibandingkan pelayaran reguler adalah menentukan pelabuhan tujuan, namun kelemahan dari pelayaran status tremper adalah adanya jadwal pelayaran yang tidak jelas. selanjutnya pelayaran status tremper dapat menggunakan carter waktu atau carter perjalanan. Menurut responden Kepala Bagian Operasi PT. Tempuran Emas, bahwa pada Pelayaran Nusantara banyak digunakan carter perjalanan, dengan tujuan :

- a. Untuk menghindari demorege.
- b. Menghindari tuntutan dari pihak pencarter.

Mengenai pelayaran status tremper adalah sesuai,

merujuk pasal 74 Undang-undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992, ayat 2 berbunyi:

"Angkutan laut dalam negeri diselenggarakan dengan trayek tetap dan teratur serta dapat pula dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur".

Dengan adanya gambaran hal-hal di atas, penulis simpulkan yakni:

- a. Pada pencarteran menurut perjalanan mengenai seluruh atau sebagian ruangan kapal dicarterkan.
- b. Mengenai risiko, risiko keterlambatan dipikul oleh yang mencarterkan.
- c. Pada carter menurut perjalanan dapat juga mengadakan carter waktu didalamnya.

Berangkat dari pasal 1313 K.U.H.Perdata serta pasal 1320 K.U.H.Perdata yang menentukan syarat-syarat sahnya suatu perjanjian. Dalam perjanjian carter yang melibatkan kedua belah pihak, dalam kenyataannya walaupun tertuang dalam akta perjanjian antara pencarter dengan tercarter secara tertulis bahwa jika nanti terjadi sengketa atau perselisihan di antara kedua belah pihak akan diajukan ke Pengadilan Negeri dimana perjanjian itu diadakan. Namun hal ini jarang terjadi pada Pelayaran rakyat maupun pada Pelayaran Nusantara. Jika terjadi perselisihan di antara mereka, terlebih dahulu akan diselesaikan secara musyawarah (mufakat).

Hasil wawancara penulis dengan responden Pelayaran Nusantara PT. Sejati bahwa:

"Walaupun dalam akta perjanjian tertulis jika terjadi sengketa/perselisihan akan diajukan pada pengadilan negeri, namun hal ini tidak langsung kami jalankan. Terlebih dahulu akan diselesaikan secara musyawarah/kebijaksanaan, sebab kami sebagai pihak perusahaan bergerak dalam jalur bisnis pemberi pelayanan".

4.2. Tanggung jawab Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara Pada Pencarteran Kapal

Di dalam pengangkutan laut dijumpai dua kemungkinan dalam cara pelaksanaan pengangkutan, yaitu pengangkutan dengan cara menggunakan jurusan-jurusan tetap dan dengan cara menggunakan carter kapal.

Tentang pengangkutan dengan jurusan-jurusan tetap ini diatur di dalam K.U.H.D. pada pasal 517f, berbunyi:

"Bilamana pengangkutan telah mengumumkan syarat-syarat pengangkutan dan tarif-tarif, maka sesuai dengan itu ia diwajibkan mengangkut barang-barang yang ditawarkan kepadanya dan yang berhubungan dengan syarat dan tarif-tarif itu, sekitar ruang-ruang yang disediakan olehnya untuk jurusan yang diminta itu mengizinkan. Pengangkut diwajibkan memungkinkan didapat oleh umum syarat-syarat dan tarif-tarif yang diumumkan olehnya. Ini berlaku atas pengangkutan, kecuali apabila oleh kedua belah pihak secara tertulis ditetapkan ketentuan-ketentuan lain".

Jadi menurut pasal ini, untuk pengangkutan dengan jurusan tetap itu harus memenuhi syarat-syarat:

- a. Adanya pengumuman tentang syarat-syarat pengangkutan.
- b. Adanya penentuan tarif-tarif untuk jurusan yang ditunjuk.

Sedang penyelegaraan pengangkutan laut dengan

menggunakan cara pencarteran kapal (chartering of vessels) itu di dalam K.U.H.D. di atur dalam pasal 453.

Telah kita ketahui bersama, bahwa dalam perjanjian carter para pihak lebih cenderung menggunakan carter perjalanan.

Perjanjian carter perjalanan di dalam K.U.H.D. dimuat di dalam pasal 518h sampai dengan 520f. Berdasarkan atas ketentuan yang terdapat dalam pasal 518h K.U.H.D. disebutkan:

"Dari perjanjian yang disebut dalam pasal 453 pengguna penyediaan kapal hanya dapat mengadakan penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan dengan seorang ketiga, asal charter party mengatakannya wenang untuk itu".

Jadi pasal 518h K.U.H.D. menjelaskan, bahwa charterer hanya dapat mencarterkan kapal yang dicarier tersebut kepada pihak ketiga hanya dalam bentuk carter perjalanan, jika antara charterer dan shipowner (penyedia kapal) ada diperjanjikan yang demikian itu dan telah dimuat di dalam charter party. Di dalam carter perjalanan kadang-kadang charterer dapat menggunakan ruangan kapal seluruhnya, tapi kadang juga hanya sebagian ruangan kapal saja yang dipergunakan.

Tentang penggunaan ruangan kapal seluruhnya ini dapat dijumpai ketentuannya di dalam pasal 518a K.U.H.D. berbunyi:

"Bilamana telah diperjanjikan tentang pengangkutan suatu muatan seluruhnya, pengguna penyediaan kapal memakai seluruh ruangan kapal yang diperuntukkan bagi pengangkutan barang. Di dalam ruang kapal seluruhnya tidak boleh diangkut barang-barang atau

penumpang-penumpang dengan tiada izinnya".

Pasal tersebut menegaskan, bahwa jika seluruh ruangan kapal dicarter oleh charterer untuk pengangkutan suatu muatan, maka ruangan kapal selebihnya yang masih tersisa tidak dapat dipergunakan untuk mengangkut barang-barang tanpa izin charterer. Hal ini adalah wajar, karena seluruh ruangan telah dicarter oleh charterer dan untuk itu ia memikul biaya penuh sebagaimana telah disetujui oleh kedua belah pihak.

a. Pemberitahuan Mengenai Daya Muat Kapal Oleh Tercarter

Dalam perjanjian carter perjalanan, biasa terjadi misrepresentation. Maksud dari misrepresentation bahwa jika keterangan-keterangan secara terperinci mengenai keadaan kapal (misalnya: daya muat, kecepatan) diberikan secara tidak benar oleh shipowner, maka akibatnya ialah memberi hak kepada charterer untuk membatalkan perjanjian carter yang telah dibuat tanpa keharusan penggantian kerugian apa-apa kepada shipowner.

Tentang adanya misrepresentation tentang daya muat kapal tersebut dapat pula dijumpai ketentuannya di dalam pasal 518j K.U.H.D., berbunyi:

"Bilamana dalam charter party kekuatan pemuatan kapal atau ruang yang disediakan disebutkan lebih besar daripada kenyataannya, maka penyedia kapal wajib mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh pengguna penyediaan kapal, kecuali apabila pengguna penyediaan kapal mengetahui besar sesungguhnya dari daya pemuatan, lain daripada itu biaya angkutan itu dikenal suatu pengurangan yang seimbang, bilamana untuk itu ditentukan suatu jumlah tetap".

Dalam keadaan sedemikian itu, maka biaya angkutan dalam hal telah ditentukan suatu jumlah tetap maka dipikul bersama secara seimbang. Pada Pelayaran Rakyat jika terjadi hal yang demikian, menyangkut kelebihan daya muat barang, maka penyelesaiannya dilakukan dengan cara musyawarah (mufakat), dengan cara mencari kapal yang lain yang kosong untuk mengangkut barang yang kelebihan, dan pencarian kapal yang kosong ini dilakukan oleh shipowner. Hal inipun biasa terjadi pada Pelayaran Nusantara dengan mencari tumpangan lain untuk mengangkut barang yang kelebihan tersebut (hasil wawancara penulis dengan Kepala Bagian Operasai PT. Tempuran Emas).

Dengan cara penyelesaian tersebut di atas, menurut penulis adalah sesuai dengan nilai-nilai yang terkandung dalam sila keempat Pancasila dan pasal kesebelas Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa (O.L. Tobing c.s. 1961:55), berbunyi:

"Adapun pelayar, bila ada pertengkarannya (perselisihannya) dalam pelayaran, selesaikanlah dahulu, baru perkenankan mereka naik ke darat. Dimana saja api jadi, disitu juga padam. Jikalau mereka dalam pelayaran berselisih (bertengkar) nakhodalah yang menyelesaikan persoalannya. Janganlah dibawakan kesusahan dari luar kepada pemimpin negeri tentang soal pelayaran. Kecuali persoalan terjadi di daratan, maka disana jugalah diselesaikan oleh pemimpin negeri, sebab tiap-tiap negeri yang engkau singgahi mempunyai hakim".

b. Tempat Pemuatan Barang

Tanggung jawab lain dari tercarter adalah menunjuk

pemuatan barang-barang ke dalam kapal, hal ini diatur pada pasal 5181 K.U.H.D.:

"Pengguna penyediaan kapal menunjuk tempat dimana kapal harus berada untuk dimuati. Untuk itu ia harus menunjuk tempat pemuatan yang lazim, yang dapat dipergunakan dan dimana kapal dapat datang dan tinggal berlabuh dengan aman dan lancar. Bilamana pengguna penyediaan kapal berturut-turut menunjuk lebih dari satu tempat pemuatan, maka biaya-biaya penagihan, termasuk ganti kerugian karena hilangnya waktu menjadi tanggungannya".

Menyangkut tempat pemuatan barang-barang, perselisihan dalam hal jarang bahkan tak pernah terjadi pada Pelayaran Rakyat dan Pelayaran Nusantara. Sebab pelabuhan Pelayaran Rakyat di Ujungpandang, tempat pemuatan operasinya pada Pelabuhan Paotere dan Pelabuhan Soekarno Hatta untuk Pelayaran Nusantara.

Menurut Wiwoho Soedjono (1987:62):

"Agar terdapat kerja sama antara penyedia kapal (shipowner) dan pengguna penyediaan kapal (charterer), sehingga satu dan lainnya sehubungan dengan pemuatan barang-barang tersebut dapat berjalan dengan lancar dan bermanfaat bagi kepentingan kedua belah pihak".

c. Tentang Layak Lautnya Kapal Yang Dicarter

Selanjutnya, bahwa setelah terciptanya perjanjian carter, pihak pengguna penyediaan kapal mempunyai hak sebelum kapal yang dicarter itu digunakan untuk mengadakan survey terhadap kapal tersebut mengenai layak lautnya kapal. Hal ini juga diatur dalam pasal 459 K.U.H.D.:

"Pengguna penyediaan kapal wenang untuk menyuruh memeriksa kapal oleh seorang ahli atau lebih atas biayanya, sebelum mempergunakannya menurut

ketentuan dalam charter party".

Sebagai akibat dari adanya survey yang dilakukan terhadap layak lautnya kapal tersebut, maka ada pula kewajiban yang dibebankan kepada pihak charterer untuk mengganti kerugian, seperti yang ditentukan dalam pasal 459 K.U.H.D. ayat 5 yang berbunyi:

"Pengguna penyediaan kapal diwajibkan mengganti kerugian kepada penyedia kapal, yang dideritanya karena pemeriksaan dan keterlambatan yang dibebankan kepadanya, kecuali bilamana pada pemeriksaan itu terbukti, bahwa kapal tidak terdapat dalam pemeliharaan yang cukup, tidak diperlengkapi dengan cukup atau tidak memenuhi syarat untuk penggunaan yang ditunjuk dalam charter party".

Sehubungan dengan layak laut kapal seperti yang disyaratkan demikian itu buat pelayaran di laut, maka dengan telah beroperasinya Biro Klasifikasi Indonesia berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 1964 dalam pasal 6 telah ditentukan apa yang menjadi tugas Biro Klasifikasi Indonesia tersebut:

"Perusahaan negara ini berusaha dalam lapangan klasifikasi dan konstruksi kapal-kapal dan lapangan lain baik langsung maupun tidak langsung bersangkutan paut dengan pembangunan pemeliharaan kapal dan perbaikan kapal-kapal dengan ketentuan bahwa usaha sampingan itu harus dengan persetujuan menteri".

Dengan memperhatikan rumusan di atas, maka dapatlah dikatakan bahwa tugas Biro Klasifikasi Indonesia ialah:

1. Memberikan klasifikasi (penggolongan keadaan kapal) atau suatu kapal telah diselidiki dan dinilai.
2. Memberikan petunjuk dan penilaian atas konstruksi suatu kapal yang sedang dibangun atau yang sedang

dalam pemakaian, termasuk semua alat perlengkapannya.

3. Adanya tugas sampingan selain tugas pokoknya yang juga dimungkinkan adanya di dalam lapangan usaha biro tersebut.

Dengan beroperasinya B.K.I. itu, pihak pengguna penyediaan kapal (charterer) dalam akan mencarter kapal berdasarkan perjanjian sudah tidak perlu ragu-ragu lagi terhadap kapal yang akan digunakan.

d. Pertanggungjawaban Atas Muatan dalam Carter

Dalam carter perjalanan, pengguna penyediaan kapal dapat menggunakan seluruh atau sebagian ruangan kapal guna pengangkutan barang-barang muatan, sedang biaya carter ditentukan atas banyaknya barang-barang yang akan diangkut.

Di dalam carter perjalanan atas permintaan para pihak dapat dibuatkan suatu charter party dan biasanya kalau yang akan diangkut itu adalah barang-barang, maka pada umumnya pihak pengguna penyediaan kapal dapat juga meminta kepada penyedia kapal untuk menerbitkan konosemen terhadap barang-barang muatan tersebut, terlebih-lebih kalau pengguna penyediaan kapal itu terdiri dari beberapa orang. Konosemen itu diterbitkan dan dibuat oleh penyedia kapal/pengangkut.

Maka bila dipandang dari segi pertanggungjawaban atas barang muatan, maka tanggung jawab penyedia kapal

hampir tidak berbeda dari pertanggungjawabnya sebagai pengangkut. Kalaupun ada perbedaannya, maka perbedaan tersebut terletak pada ketentuan sebagaimana yang diatur dalam carter party, sesuai dengan apa yang diperlukan dalam hubungannya dengan jenis barang yang diangkut serta keadaan pelabuhan pemuatan atau pembongkaran hal ini dapat diketahui. Karena di dalam carter perjalanan telah diketahui lebih dulu mengenai barang-barang yang akan diangkut, demikian juga tempat pelabuhan pemuatan atau pembongkaran sehingga syarat-syarat/ketentuan yang dimuat di dalam charter party dapat disusun lebih tegas.

Karena pengangkutan di laut menghadapi bahaya yang besar, maka sudah barang tentu pertanggung jawaban penyedia kapal juga ada pembatasannya, yaitu kalau terjadi "force majeure" (keadaan memaksa).

Dengan adanya pembatasan pertanggungjawaban pada penyedia kapal, maka demikian pula ada juga pembatasan pertanggungjawaban yang diberikan kepada charterer. Hal ini berarti bahwa pihak penyedia kapal bertanggung jawab atas barang-barang selama dalam penguasaannya.

Pada kenyataannya dalam Pelayaran Rakyat proses pencarteren lebih simpel, dalam artian bahwa pada pada perjanjian pencarteren pada Pelayaran Rakyat juga sudah termasuk dalam perjanjian pengangkutan, sehingga yang diterbitkan oleh penyedia kapal/pengangkut adalah hanya konosemen. Jadi tanggung jawab penyedia kapal pada

barang muatan sesuai yang tertulis dalam konosemen . Hanya barang tertentu seperti semen dan pupuk, dibuatkan perjanjian tersendiri, seperti perjanjian Pelayaran Rakyat PT. Jaya Selamat dengan PT. Pupuk Sriwidjaya.

Tanggung jawab yang lain Pelayaran Rakyat atas muatan dalam carter, menurut responden Pimpinan PT. Jaya Selamat adalah:

1. Menjaga keteraturan barang muatan di atas kapal.
2. Menghindari barang-barang yang sifatnya saling tidak bercocokan untuk menghindari rusaknya barang muatan.
3. Mengetahui penyusunan kapal yang akan berlayar untuk menghindari keterlambatan pengiriman barang.

Pada Pelayaran Nasional PT. Pelni Cabang Ujungpandang, PT. Tempuran Emas, PT. Sejati tanggung jawab pada barang muatan juga tertera dalam konosemen.

4.3. Tanggung Jawab Serta Cara Penyelesaian Pada Pelayaran Rakyat Dan Pada Pelayaran Nusantara

Untuk mendapat gambaran yang jelas mengenai pertanggungjawaban, yang dalam hal ini adalah pengangkut, maka yang perlu diperhatikan terlebih dahulu adalah pasal 468 K.U.H.D. berbunyi:

- (1) Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan sampai saat penyerahannya.
- (2) Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau



kerusakannya itu adalah akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.

- (3) Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan.

Pasal 46B K.U.H.D. tersebut dapat dikatakan pasal inti mengenai pertanggung jawaban pengangkut.

Pertanggung jawaban ini memberi konsekwensi yang berat bagi pengangkut, kalau ia tidak dapat memenuhi kewajibannya.

Sedangkan pertanggung jawaban menurut The Hague Rules 1924 adalah sejak saat barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Selanjutnya menurut The Hamburg Rules 1978 dalam artikel 4, menyebutkan bahwa pertanggung jawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang ada di bawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemuatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Atau dapat ditafsirkan bahwa pertanggung jawaban pengangkut adalah pada saat barang ada di bawah penguasaan pengangkut sampai pada saat barang-barang itu diserahkan kepada penerima (consignee). Adapun yang dimaksud dengan Consignee yaitu ialah mereka yang mempunyai hak untuk diserahkannya barang-barang padanya.

Selanjutnya The Hamburg Rules 1978 pada artikel 4 (2) menetapkan sejak barang berada di dalam penguasaan pengangkut sehubungan dengan artikel 4 (1) tersebut. Menurut artikel 4 (2) tersebut barang dianggap berada dalam penguasaan pengangkut adalah:

- a. Sejak barang diterima/diserahkan kepadanya oleh:
1. Pengirim atau orang lain yang bertindak atas namanya, atau
 2. Seseorang yang berwenang atau orang lain yang diperlakukan terhadapnya hukum atau aturan di mana barang harus diserahkan untuk diangkut.
- b. Sampai saat barang diserahkan:
1. Kepada consignee (penerima)
 2. Dalam hal di mana consignee tidak menerima barang dari pengangkut, maka sebagai gantinya dalam hubungannya dengan perjanjian atau berdasar hukum atau dasar kebiasaan dalam dunia perniagaan yang berlaku di tempat pelabuhan barang-barang dibongkar, atau
 3. Diserahkannya barang-barang kepada yang berwenang atau kepada siapa yang berhak, atau kepada pihak ketiga berdasarkan hukum atau ketentuan yang berlaku di tempat pelabuhan pembongkaran.

Dengan ketentuan yang sedemikian itu, bahwa tanggung jawab pengangkut adalah lebih tegas/nyata dan memberi tanggung jawab yang besar terhadap pengangkut. Jadi selama masih dalam pengawasan pengangkut merupakan tanggung jawabnya apabila terjadi kekurangan, kerusakan atau keterlambatan barang muatan. Hal ini juga tertera dalam pasal 477 K.U.H.D.

Demikian pula yang dikemukakan oleh

H.M.N.Purwosutjipto (1985:187):

"Bahwa tanggung jawab pengangkut timbul setelah adanya kewajiban, oleh karena kewajiban pengangkut adalah menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkutnya, maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang atau orang itu, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut".

Ini berarti bahwa kalau terjadi kekurangan, kerusakan atau keterlambatan penyerahan barang oleh pengangkut, maka pihak pengangkutlah yang harus membuktikan tentang ketidaksalahannya apabila terjadi tuntutan ganti rugi yang disebabkan oleh karena lambatnya penyerahan barang tersebut. Juga keadaan demikian itu dapat pula terjadi dalam hal barang itu hilang ataupun barang itu rusak.

Tanggung jawab yang lain dari pengangkut adalah pembuatan konosemen.

Menurut pasal 504 K.U.H.D. pengirim dapat meminta kepada pengangkut supaya dikeluarkan konosemen dan untuk keperluan itu, pengirim harus memberikan keterangan secara lengkap mengenai barang-barang yang bersangkutan dalam waktu yang tepat.

Keterangan-keterangan tadi harus diberikan secara lengkap kerana pengangkut harus bertanggung jawab atas keselamatan barang-barang itu, agar dapat dipenuhinya, ia perlu mengetahui segala sesuatu tentang barang-barang itu, kalau ia tidak berhak membatasi pertanggungjawabannya.

Pasal 504 K.U.H.D. berbunyi:

- (1) Pengirim dapat meminta agar pengangkut mengeluarkan konosemen tentang barang yang diterimanya untuk diangkut, dengan menarik kembali tanda terima, sekiranya telah dikeluarkan olehnya.
- (2) Pengirim dilain pihak wajib memberikan pada waktu yang tepat bahan-bahan yang diperlukan guna pengisian konosemennya.

Mengenai konosemen dijelaskan dalam pasal 506 K.U.H.D. kalau ditinjau pasal tersebut maka konosemen adalah:

- a. Suatu surat berharga.
- b. Pengangkutan pengangkut telah menerima barang-barang tertentu.
- c. Kesanggupan pengangkut untuk mengangkutnya.
- d. Kesanggupan untuk menyerahkan pada seorang tertentu.
- e. Keterangan tentang syarat-syarat penyerahan.

Dengan demikian konosemen merupakan:

1. Tanda terima barang-barang.
2. Perjanjian pengangkutan.
3. Suatu surat berharga.

Pada penelitian penulis disebutkan bahwa dalam pembuatan konosemen (Bill of Lading) di PT. Peln, mempunyai dasar pembuatannya, yakni: —

1. Pembuatan konosemen harus disesuaikan mengenai isinya.
 - a. Pada pemuatan lewat gudang, disebut resi gudang.
 - b. Pada pemuatan langsung (resi mualim).
2. Pada konosemen harus dicatat segala

kerusakan-kerusakan atau kekurangan dan catatan-catatan sesuai resi muatim (Resi Muat).

3. Pada waktu penyerahan muatan kepada Pelni, muatan yang akan dikapalkan ternyata terdapat kerusakan/kekurangan isi dan pihak pengirim tetap menghendaki dikeluarkannya konosemen (Bill of Lading) bersih, maka pihak pengirim diharuskan menandatangani Surat Garansi, dimana pihak pengirim bertanggung jawab atas kerusakan/kehilangan yang timbul sewaktu muatan diserahkan kepada penerima.
4. Pembuatan Surat Garansi (Letter Of Indemnity) harus diperhatikan syarat-syarat sebagai berikut:
 - a. Konosemen atas tunjuk tidak dapat diberikan Surat Garansi.
 - b. Surat Garansi hanya diberikan kepada langganan yang telah diketahui bonafidnya, kalau tidak ditolak saja.
5. Konosemen "Bersih" membawa pertanggung jawab yang berat, karena pemegangnya berhak menuntut penyerahan muatannya sesuai dengan isinya, jadi konosemen "Bersih" penyerahannya tidak ada yang rusak/kurang.

Sedangkan pada Pelayaran Rakyat, dalam pembuatan konosemen sangat sederhana, konosemen hanya sebagai tanda bukti adanya pengangkutan (apa yang dimuati).

Sebagaimana yang dikatakan oleh responden Ketua D.P.C. Pelayaran Rakyat bahwa:

"Pengangkutan pada Pelayaran Rakyat adalah sangat simpel dan sederhana, tidak adanya birokratis yang rumit"

Dalam hal ini penulis melihat bahwa dalam pengangkutan pada Pelayaran rakyat, masih terikat pada budaya nenek moyang (tradisional). Adanya saling percaya antara pengangkut dengan pengirim barang.

Berangkat dari pasal 468 ayat 2 K.U.H.D. bahwa setiap perjanjian pengangkutan yang dibuat haruslah mencantumkan kewajiban pengangkut yaitu kewajiban mengganti kerugian atas barang-barang yang mengalami kerusakan atau kelalaian atau kesalahan pengangkut, karena tanggung jawab yang dipikul pengangkut itu adalah suatu kenyataan, bahwa pengangkut dalam suatu perjanjian pengangkutan merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk memberi jasa dengan mendapat upah pengangkutan (uang tambang) dan pengangkut akan terikat pada keterangan yang terdapat dalam perjanjian pengangkutan.

Meninjau konteks kalimat di atas memberi konsekwensi hak pada pengirim barang untuk dapat mengajukan klaim (tuntutan ganti rugi) terhadap pengangkut jika terjadi kehilangan, kerusakan atau keterlambatan barang muatan.

Setiap maskapai pelayaran berusaha sebaik-baiknya untuk dapat menyerahkan barang (cargo) sesuai dengan jumlah dan keadaan yang yang tercantum pada Bill of Lading, namun dalam praktek tidak mungkin barang-barang

selalu dapat diterimakan kepada penerima barang, tanpa kekurangan, kerusakan apapun. Kekurangan atau kerusakan dapat saja terjadi di pelabuhan muat, di atas kapal atau digudang, setiap pengirim atau penerima barang berhak mendapat surat keterangan dari maskapai pelayaran, jika pada waktu penerimaan/penyerahan dari gudang maskapai pelayaran ternyata terdapat kekurangan atau kerusakan.

Maskapai pelayaran biasanya mengeluarkan surat-surat keterangan berikut:

1. Bukti kekurangan, yang dalam praktek disebut E.B. (Except Bewijs), yaitu untuk kekurangan jumlah koli yang tidak diserahkan.
2. Bukti Pemeriksaan (Survey Report), yang dalam praktek lazim disebut C.C.B. (Claim Constatering Bewijs), yaitu untuk kehilangan isi pada sejumlah koli yang rusak.

Berdasarkan surat-surat keterangan tersebut, maka penerima barang berhak mengajukan klaim (tuntutan ganti rugi) kepada maskapai pelayaran.

Klaim menurut Subandi (1989:1), yaitu:

"Tuntutan pengganti kerugian yang timbul dari akibat adanya kekurangan dan/atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dari maskapai pelayaran kepada sipenerima".

Umumnya klaim timbul sebagai akibat adanya:

- a. Kekurangan dan/atau kerusakan terhadap muatan pada waktu muatan diserahkan kepada penerima barang.
- b. Masalah lain diluar butir a, seperti:

- * Keterlambatan penerimaan karena muatan terbongkar di pelabuhan lain sehingga nilai barang merosot atau pabrik yang memerlukan barang tersebut terpaksa berhenti berproduksi .
- * Keterlambatan karena muatan tidak termuat oleh kapal di pelabuhan muat, sehingga muatan menjadi rusak karena sifatnya yang mudah rusak.

Secara singkat, permintaan penggantian kerugian kepada maskapai pelayaran adalah dikerenakan:

1. Kekurangan jumlah koli.
2. Kerusakan/kehilangan pada koli yang rusak.
3. Keterlambatan penerimaan, sebagai akibat kelalaian pihak pengangkut.

Dengan hal di atas, maka penerima barang atau pengirim barang dapat mengajukan klaim, namun dalam pengajuan klaim tersebut harus memperhatikan syarat-syarat yang telah ditentukan, yaitu:

1. Harus dilengkapi dengan E.B. atau C.C.B. sebagai bukti bahwa barangnya hilang atau rusak.
2. Copy konosemen untuk memudahkan perusahaan pelayaran mengadakan penelitian apakah barangnya di atas dek atau tidak serta catatan lain, karena konosemen juga merupakan perjanjian pengangkutan.
3. Faktur (invoice) untuk meneliti apakah jumlah tuntutan claimant sesuai dengan harga faktur tersebut.

b. Apabila pihak shipper atau claimant tidak mempunyai perwakilan di pelabuhan/cabang pembongkaran (tujuan), tetap dalam tahap pertama klaim diajukan secara tertulis kepada peelabuhan/cabang pembogkaran (tujuan) dengan tembusan kepada Asisten Klaim Kantor Pusat.

Semakin berbeda penulis temukan pada Pelayaran Rakyat, sebab syarat pengajuan klaim pada Pelayaran Rakyat hanya mengajukan surat pengangkutan yaitu konosemen, bahkan dapat mengajukan klaim secara lisan. Ini menunjukkan bentuk pengajuan klaimnya dapat secara tertulis, hal ini disebabkan pihak pengangkut terus mengikuti barang muatan sampai diterima oleh penerima barang. Melatarbelakangi hal ini karena pengangkut pada Pelayaran Rakyat merangkap sebagai Pelaksana Bongkar Muat dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

Sehingga penulis dapat simpulkan bahwa pengajuan klaim pada PT. Pelnis sungguh rumit (birokratis) dan prosesnya cukup lama dengan memberi tembusan kepada Asisten Klaim Kantor Pusat, dan yang memberi keputusan adalah dari Asisten Klaim Kantor Pusat. Sebab sistem yang berlaku pada PT. Pelnis adalah sistem sentralisasi. Namun kelebihan dari PT. Pelnis adalah kepastian hak masing-masing pihak dan dengan adanya sistem sentralisasi, menghindari dualisme keputusan.

Selanjutnya menurut penulis sistem yang berlaku

pada Pelayaran Rakyat, tidak menjamin kepastian hak masing-masing pihak sebab berdasar kepercayaan, namun hal ini tidak mutlak sebab pada Pelayaran Rakyat juga disarankan membuat berita acara oleh claimant. Sebagaimana yang dikatakan oleh responden Pimpinan PT. Hartamsa bahwa:

"Kamipun (Pelayaran Rakyat) meenyarankan claimant membuat berita acara.

Berangkat dari pasal 470 K.U.H.D. yang tidak dapat membebaskan pengangkut mengenai tuntutan bahwa ia tidak bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi karena:

- a. Kurang cukup perawatan atas pemeliharaan, perlengkapan kapal, atau anak buah atau kelayakannya dalam pengangkutan yang telah disetujui.
- b. Pengerjaan yang salah terhadap muatan.
- c. Kurang penjagaan terhadap muatan.

Atas dasar pasal 470 K.U.H.D. yang mengikat pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang dapat mengakibatkan keterlambatan, kehilangan, atau kerusakan barang muatan milik pengirim barang.

4.3.1. Keterlambatan Pengiriman Barang Muatan

Dalam surat muatan tidak ditentukan secara khusus tibanya kapal di tempat tujuan, akan tetapi pihak pengirim barang dapat mengetahuinya dari pemberitahuan maskapai pelayaran.

Dimisalkan sebuah kapal Minasa Jaya Utama akan

berangkat dari Pelabuhan Pastore Ujungpandang menuju Samarinda pada hari Senin, dan ditargetkan maksimal kapal tersebut sampai di tempat tujuan pada hari Minggu. Dengan demikian walaupun tidak tercantum dalam konosemen tibanya kapal di tempat tujuan akan tetapi pengirim telah mengetahui sebelumnya, oleh karena itu dapat menerima konosemen.

Namun dalam perjalanan menuju tempat tujuan, karena suatu faktor menyebabkan terlambatnya barang-barang sampai di tangan pihak penerima.

Faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan barang muatan, antara lain:

1. Keadaan memaksa (force majeure), yaitu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dihindari.
2. Barang-barang tersebut diangkut oleh kapal yang mempunyai trayek pelabuhan singgahan. Dan di pelabuhan singgahan barang salah bongkar, dimana barang yang seharusnya diangkut ke pemuatan lanjutan akhirnya ketinggalan di pelabuhan singgahan, sehingga hal tersebut dapat menghambat tibanya barang di tangan penerima barang, meskipun hanya sebagian dari barang terlambat tiba di tujuan. Dengan demikian apakah penerima akan menerima barang yang tidak cukup dan barang yang ketinggalan dikirim secara tersendiri atau barang yang tiba lebih dulu disimpan sampai tibanya barang yang ketinggalan.

3. Banyaknya barang-barang muatan yang dibongkar di pelabuhan singgahan, sehingga menunggu penyelesaian dokumen penyerahan barang.
4. Pengirim barang dalam menyampaikan barang kepada pengangkut dengan disertai dokumen yang kurang lengkap sehingga terpaksa muatan ditunda keberangkatannya menunggu penyelesaian dokumen angkutan yang lengkap.
5. Adanya buruh yang bekerja di pelabuhan muatan kurang terampil atau sangat lambat mengangkut barang ke palka.

Mengenai keterlambatan dalam menyampaikan barang, dalam konosemen Pelayaran Nusantara PT. Tempuran Emas dan PT. Pelnit Cabang Ujungpandang pada pasal 9 ayat 5 berbunyi:

"Jika barang-barang diserahkan terlambat sebagai akibat kelalaian atau kesalahan dari pengangkut, maka pengangkut tidak diharuskan membayar pengganti kerugian kecuali jika dapat dibuktikan, bahwa oleh karenanya telah terjadi kerusakan/kekurangan".

Jadi dalam hal ini pengangkut tidak bertanggung jawab atas terlambatnya barang-barang diserahkan, akan tetapi bertanggung jawab akibat dari keterlambatan menimbulkan kerusakan atau kekurangan angkutan barang karena kesalahan atau kelalaiannya.

Sedangkan pada Pelayaran Rakyat, penyelesaiannya adalah dengan jalan musyawarah (mufakat), disini tidak melihat/mencari kesalahan pihak-pihak. Jika hanya akibat

keterlambatan barang muatan sementara tidak ada pengganti kerugian.

Hal ini menurut penulis karena masing-masing pihak memaklumi kondisi kapal yang berukuran kecil, hasil wawancara penulis dengan responden Pimpinan Ketua D.P.C. Pelayaran Rakyat, serta kapal-kapal yang masih tergantung pada faktor cuaca.

4.3.2. Akibat Kerusakan Barang

Sebelumnya penulis akan menjelaskan berbagai faktor yang menyebabkan kerusakan barang. Faktor-faktor tersebut adalah:

1. Kerusakan terjadi pada saat barang-barang dipindahkan dari gudang pemuatan ke dermaga sebelum diangkut di atas kapal, hal ini disebabkan oleh kegiatan rutin Tenaga Kerja Bongkar Muat di pelabuhan pemuatan adalah mengambil barang-barang dari gudang dengan membanting saja, karena menganggap bahwa barang telah diikat dengan baik tanpa memperhatikan isi dari setiap koli dan disamping itu tidak memperhatikan tanda/label yang terdapat pada packing.
2. Kerusakan barang yang terjadi pada saat diangkut ke atas kapal disebabkan karena pemakaian tali yang salah dan tidak sesuai dengan berat barang yang akan diangkut atau karena tali telah aus, sehingga dapat mengakibatkan barang terjatuh pada saat diangkut.

3. Dapat pula kerusakan terjadi karena kesalahan pemadatan dalam palka, misalnya bagian dalam palka tidak terisi (tidak dipadatkan) sehingga angkutan barang mudah goyang bahkan dan dapat jatuh pada saat kapal berlayar.
4. Kerusakan dapat pula terjadi karena salah penataan dalam palka dimana barang lain memerlukan tempat pemadatan khusus, misalnya kaca/barang pecah belah, muatan dingin/beku, muatan berbahaya, seperti korek api, air accu dan sebagainya. Muatan tersebut tidak dapat dicampur dengan muatan lain.
5. Penyebab lain dari kerusakan barang-barang adalah tidak bersihnya palka dan kurangnya hawa atau udara yang masuk disebabkan ventilasi yang kurang baik, sehingga bekas atau bau-bau muatan terlebih dahulu masih tertinggal dan mengakibatkan angkutan berikutnya peka terhadap bau dan kotor dapat menjadi rusak.
6. Kerusakan yang terjadi di pelabuhan singgahan, dimana ada sebagian barang-barang yang dibongkar dan pada saat pembongkaran barang lain ikut terbongkar atau menyentuh/terjatuh dan menimpa barang lainnya.
7. Kerusakan yang terjadi pada saat pembongkaran di tempat tujuan yaitu dilakukan oleh T.K.B.M. kurang hati-hati dan pemakaian tali yang tidak sesuai dengan berat barang yang diturunkan ke dermaga.

Kerusakan dapat dibagi atas dua bagian, yaitu:

- a. Kerusakan yang dapat dilihat dari luar, dalam hal ini adalah pembungkus koli yang rusak atau tali peengikat putus.
- b. Kerusakan yang tidak dapat dilihat dari luar, dalam hal ini isi yang ada dalam bungkusannya menjadi rusak.

Dalam praktek, bahwa di dalam hal mengapalkan barang-barang, pihak pengangkut tidak mengadakan pemeriksaan terlebih dahulu terhadap isi yang terdapat dari masing-masing koli yang hendak dikirim, tetapi jumlah kolinya saja yang dihitung baik seluruhnya maupun uji petik. Tidak dilakukannya pemeriksaan isi koli kerana pengangkut akan menjaga hubungan baik dengan pemilik barang yaitu kepercayaan bahwa barang yang diserahkan kepadanya dalam keadaan baik dan utuh, agar hubungan baik terus berlangsung sehingga pengangkut tidak kehilangan langganan atas kepercayaan tersebut, akan tetapi mungkin saja terjadi kerusakan barang pada isi koli tersebut sebelum diserahkan pada pengangkut.

Apabila angkutan barang telah sampai di tempat tujuan terakhir dan terjadi kerusakan pada barang tersebut yang dapat dilihat pada saat barang-barang dterimakan, pengirim segera memberitahukan secara tertulis kepada pengaangkut. Tetapi bila barang-barang yang rusak tidak dapat dilihat dari luar maka pengirim hanya mendapat waktu 2 x 24 jam tidak dihitung hari

libur sejak diterimanya, untuk mengajukan klaim apabila diketahui kerusakan isi koli. Pada surat pemberitahuan itu harus diuraikan pada garis besarnya tentang kerusakan tersebut.

Pada pasal 9 ayat 6, dalam konosemen PT. Pelni dan PT. Tempuran Emas, berbunyi:

"Jika pengangkut dapat dituntut mengenai kerusakan dari barang-barang maka pengangkut hanya dapat membayar ongkos-ongkos pembetulan yang sebenarnya apabila mungkin untuk dibikin betul".

Meninjau pasal 9 ayat 6 di atas, penulis dapat gambarkan sebagai contoh. Sebotal minuman pecah maka otomatis isinya akan keluar, sehingga untuk menggantikan minuman yang pecah itu sama halnya dengan mengganti satu botol minuman yang rusak sebab tidak dapat dipergunakan lagi, kecuali kerusakan barang yang masih dapat diperbaiki dalam keadaan semula.

Jika melihat contoh sebuah minuman, maka pengganti kerugiannya adalah sesuai dengan harga barang tersebut atau harga pasar dari barang dari barang tersebut.

Pasal 9 ayat 1, PT. Pelni menyatakan :

"Dalam hal dimana pengangkut dapat meenuntut mengenai kehilangan atau kerusakan-kerusakan, maka pengangkut akan mengganti harga yang dinyatakan dalam surat muatan atau harga pasar dari barang-barang itu ditempat tujuan pada hari tibanya kapal, apabila harga tersebut terakhir lebih rendah daripada harga yang dinyatakan, dalam kedua hal setelah dipotong lebih dahulu segala ongkos pembongkaran, bea-bea masuk dan sebagainya yang belum dibayar".

Selanjutnya pada Pelayaran Rakyat, jika terjadi kerusakan barang, maka penyelesaiannya adalah dengan

cara musyawarah, yakni mengganti kerusakan barang yang sama dengan cara penyelesaian pada pelayaran Nusantara.

Namun pada Pelayaran Nusantara harus diharuskan secara tertulis.

Sedangkan jangka waktu yang ditetapkan pada pelayaran Rakyat seperti pada PT. Jaya Selamat adalah 3 hari. Pada surat muatan berbunyi :

"Barang-barang harus diterima selambat-lambatnya dalam waktu tiga hari, sesudah kapal tiba dipelabuhan tujuan. Kalau dalam waktu itu, barang-barang itu belum diterima sehingga merugikan pada nahkoda tersebut dapat menuntut kerugian yang dideritanya".

4.3.3. Akibat Kehilangan Barang

Faktor-faktor yang dapat mengakibatkan hilangnya barang angkutan adalah diakibatkan oleh kecurian, hal tersebut dapat saja terjadi pada saat muatan telah berada di atas kapal. Dapat pula terjadi pada kapal yang mempunyai trayek pelabuhan singgahan yakni ketika kapal singgah di salah satu pelabuhan untuk menurunkan sebagian barang/muatan lain ikut diturunkan, sehingga pada saat dimuat kembali ke atas kapal sebagian barang ketinggalan atau kecurian.

Penyelesaian atas kehilangan barang pada dasarnya sama dengan atas rusaknya barang muatan, namun jika barang muatan hilang, maka ganti ruginya adalah secara penuh.

Pembayaran ganti rugi pada Pelayaran Nusantara

mengenai kehilangan barang adalah sama dengan rusaknya barang muatan, begitu juga pada Pelayaran Rakyat adalah sama. Seperti yang tertulis dalam konosemen PT. Jaya Selamat:

"Nakhoda kapal akan mengganti kerugian barang-barang yang rusak atau hilang oleh karena kesalahannya menurut harga faktur, demikian juga jika perahu kesasar, sanggup mengirimkan terus ke tempat yang dituju atas risiko dan ongkos nakhoda".

Dengan adanya tanggung jawab dan diketahuinya cara penyelesaian dalam pengangkutan barang muatan jika terjadi keterlambatan, atau kerusakan, atau kehilangan barang yang diangkut oleh pengangkut akan memberi keamanan dan keselamatan barang sampai di tempat tujuan.

BAB V

P E N U T U P

5.1. Kesimpulan

Mengakhiri skripsi ini, setelah mengkaji tentang Perbandingan Peranan Antara Pelayaran Rakyat Dan Pelayaran Nusantara Dalam Pengangkutan secara panjang lebar, dengan ini penulis dapat menarik kesimpulan,

- a. Pelayaran Rakyat selain merupakan jenis pengangkutan yang murah dan sebagian sarana secara alamiah telah tersedia yaitu laut, juga mengatasi isolasinya suatu daerah yang tak dapat dijangkau oleh Pelayaran Nusantara sedangkan peranan Pelayaran Nusantara melanjutkan pengangkutan pelayaran samudera dalam mendistribusikan barang-barang ekspor ke daerah-daerah.
- b. Pada Perusahaan Pelayaran Nusantara dikenal dua sistem pola trayek yaitu Trayek Liner Service dan Trayek Status tremper. Pada Perusahaan Pelayaran Rakyat, pihak perusahaan bebas menentukan trayeknya.
- c. Pada prakteknya jenis perjanjian carter kapal laut pada umumnya banyak digunakan adalah carter perjalanan, baik pada Pelayaran Rakyat maupun Pelayaran Nusantara.
- d. Tanggung jawab pencarteran kapal pada Pelayaran

Rakyat dan pada Pelayaran Nusantara, pada dasarnya adalah sama, yang membedakan biasanya terjadi pada proses pencarteran kapal, selanjutnya jika terjadi perselisihan atau silang maksud dalam pencarteran kapal kebanyakan terlebih dahulu diselesaikan secara musyawarah.

- e. Tanggung jawab pengangkut pada Perusahaan Pelayaran Rakyat bila terjadi keterlambatan, kekurangan atau kerusakan barang muatan akan diselesaikan secara musyawarah, hal ini biasa juga dilakukan oleh Pelayaran Nusantara, namun dalam pengajuan klaim (tuntutan ganti rugi) pada Perusahaan Pelayaran Nusantara harus secara tertulis sedangkan pada Perusahaan Pelayaran Rakyat dapat dilakukan secara lisan.

5.2. Saran-Saran

Memperhatikan beberapa simpulan di atas, maka penulis menyarankan sebagai berikut:

1. Bahwa antara Pelayaran Nusantara dan Pelayaran Rakyat terjadi selalu kerja sama untuk saling mengisi kekurangan masing-masing.
2. Dengan adanya trayek status tremper pada Pelayaran Nusantara, akan mempersempit ruang gerak Pelayaran Rakyat, untuk itu penulis sarankan kepada pemerintah yang berwenang (Departemen Perhubungan) untuk meningkatkan konstruksi/besarnya perahu layar.

DAFTAR PUSTAKA

- Husseyh Umar M, Dan Yusuf C.M, 1992, Peraturan Angkutan Laut Dalam Deregulasi, Dian Rakyat, Jakarta.
- Kitab Undang-Undang Hukum perdata, 1989, Pradnya Paramitha, Jakarta.
- Lopa, Baharuddin, 1984, Hukum Laut, Pelayaran, dan Perniagaan, Alumni Bandung.
- Pelni PT, 1979, Petunjuk Penanganan Muatan Dan Pengecehan/Penyelesaian Claim Muatan, Jakarta.
- Pembinaan Hukum Lembaga, ed, 1987, Peningkatan Peranan Hukum Dalam Kegiatan Perhubungan Laut (lokakarya), Indonesia Hill-Co, Jakarta.
- Purwaka Tommy H, 1993, Pelayaran Antar Pulau Di Indonesia "Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran, Bumi Aksara, Jakarta.
- Purwosutjipto HMN, 1985, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Djambatan, Jakarta.
- Saad Sudirman, 1990-1991, Laporan Penelitian Perjanjian Kerja Laut Pada Perusahaan Laut (Kajian Tentang Perkembangan Hukum Pelayaran Dan Perniagaan Amanna Gappa), Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin.
- Singarimbun Masri, Dan Efendi Sofian, Metode Penelitian Survey, LP3ES, Jakarta.
- Soedjono Wiwoho, 1997, Seri Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan Barang Di Indonesia, Liberty, Yogyakarta.
- Subandi, 1989, Penuntun Klaim Angkutan Laut, Arcan, Jakarta.
- Subekti, 1987, Hukum Perjanjian, PT. Inter Musa, Jakarta.
- Suryabrata Sumadi, 1983, Metode Penelitian, Rajawali, Jakarta.
- Sution, U.A., Prakoso Djoko, Dan pramono Hari, 1990, Hukum Pengangkutan Di Indonesia, Rineke Cipta, Jakarta.
- Tobing O.L., c.s., 1961, Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan Dan Tenggara, Makassar.
- Undang-Undang Hukum Pengangkutan 1992, Sinar Grafika, Jakarta.

3. Untuk memperoleh hak dan kepastian hukum, penulis sarankan bahwa dalam pengajuan klaim pada Pelayaran Rakyat haruslah tertulis.
4. Khusus untuk pengusaha Pelayaran Rakyat dalam pembuatan kapal diusahakan mengikuti petunjuk kapal-kapal moderen, seperti menyangkut fasilitas kapal dan navigasi.
5. Diharapkan kepada pemerintah untuk selalu memperhatikan dan membuat peraturan-peraturan yang sesuai dengan sifat dan karakteristik yang ada pada Pelayaran Rakyat.