

TESIS

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA BARANG MUATAN
DENGAN PETI KEMAS DI PELABUHAN MURHUM BAUBAU**



Oleh:

**KHAIRUL ANAM IDRIS
B012181081**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

HALAMAN JUDUL

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA BARANG MUATAN
DENGAN PETI KEMAS DI PELABUHAN MURHUM BAUBAU**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Magister
Pada Program Studi Ilmu Hukum

Disusun dan diajukan oleh :

**KHAIRUL ANAM IDRIS
B012181081**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

TESIS

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PADA BARANG
MUATAN DENGAN PETI KEMAS DI PELABUHAN MURHUM
BAUBAU**

Disusun dan diajukan oleh:

KHAIRUL ANAM IDRIS
NIM: B012181081

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis
Pada tanggal 13 DESEMBER 2022

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui
Komisi Penasihat



Dr. Hasbir Paserangi, S.H., M.H.
Ketua

Ketua Program Studi
Magister Ilmu Hukum



Dr. Aulia Rifai, S.H., M.H.
Sekretaris

Dekan Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin



Dr. Hasbir Paserangi, S.H., M.H.



Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H.

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Name : Khairul Anam Idris
NIM : B012181081
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Jenjang : S2

Menyatakan dengan ini bahwa penulisan tesis dengan judul "Tanggung Jawab Pengangkut Pada barang muatan dengan peti kemas Di Pelabuhan Murhum Baubau" adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila dikemudian hari tesis karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, 28 November 2022

Yang Menyatakan,



KHAIRUL ANAM IDRIS

NIM. B012181081

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan Rahmat dan Karunia Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan Tesis dengan judul “Tanggung Jawab Pengangkut Pada Barang Muatan Dengan Peti Kemas Di Pelabuhan Murhum Baubau”. Tesis ini diajukan sebagai tugas akhir dalam rangka penyelesaian Program Magister Hukum Program Pascasarjana pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Dengan rasa hormat, cinta, kasih sayang Penulis ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada kedua orang tuaku Ayahanda Drs. Muh. Idris Haseng, S.H.,M.H dan Ibunda Siti Haeriah Kadir, S.Ag atas segala pengorbanan, cinta, kasih sayang dan jerih payahnya selama membesarkan dan mendidik Penulis, serta selalu memberikan motivasi, tak lupa Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada adik-adik Penulis yakni Nadia Khairunnisa Idris,S.H dan Ainun Fadhila Idris untuk cinta dan dukungannya disaat suka dan duka.

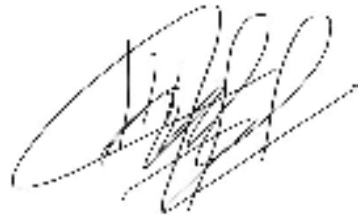
Pada kesempatan ini pula Penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr.JamaluddinJompa,M.Si, selaku Rektor Universitas Hasanuddin.

2. Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H.,M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Dr. Maskun, S.H.,LL.M, selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan, Prof. Dr. Iin Karita Sakharina, S.H.,MA, selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Sumber Daya dan Alumni, Dr. Ratnawati, S.H.,M.H, selaku Wakil Dekan Bidang Kemitraan, Riset dan Inovasi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Dr. HasbirPaserangi,S.H.,M.H, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum.
5. Dr. HasbirPaserangi, S.H.,M.H, selaku Pembimbing Utama dan Dr. Aulia Rifai, S.H.,M.H, selaku Pembimbing Pendamping yang selalu membantu dengan sabar dalam perbaikan tesis ini, memberikan semangat serta saran-saran yang sangat berarti kepada penulis.
6. Dr. Oky Deviany, S.H.,M.H, Dr. Muhammad Ilham Arisaputra, S.H.,M.Kn, dan Dr. Marwah, S.H.,M.H, selaku Dosen Penilai.
7. Seluruh Dosen Pengajar di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
8. Staf Pengurus Akademik beserta jajarannya yang tak kenal lelah membantu Penulis selama kuliah.

Semoga segala bantuan amal kebaikan yang telah diberikan mendapat balasan yang setimpal oleh Tuhan Yang Maha Esa. Tak ada gading yang tak retak, tak ada manusia yang luput dari kekhilafan. Oleh karenanya Penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dalam rangka perbaikan Tesis ini, harapan Penulis kiranya Tesis ini akan bermanfaat bagi yang membacanya. AamiinAllahummaAamiin.

Makassar, 7 Desember 2022

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned above the printed name.

Khairul Anam Idris

ABSTRAK

KHAIRUL ANAM IDRIS, Tanggungjawab Pengangkut Pada Barang Muatan dengan Peti Kemas di Pelabuhan MurhumBaubau. (Dibimbing Oleh HasbirPaserangi dan Aulia Rifai).

Penelitian ini bertujuan, Pertama, untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian antara pengangkut dan pengirim pada pengangkutan barang dengan peti kemas di Pelabuhan Murhum. Kedua, untuk mengetahui upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian empiris, yaitu penelitian dengan adanya data lapangan sebagai sumber data utama, seperti hasil wawancara dan observasi. Lokasi penelitian di Pelabuhan Murhum Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara. Jenis dan sumber data adalah data primer dan data sekunder dan teknik pengumpulan data berupa wawancara dan studi kepustakaan serta analisis data yang diperoleh akan diolah dan dianalisis secara deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, pertama, tanggungjawabpengangkut pada barang muatan dengan peti kemas di Pelabuhan MaurhumBaubau, berdasarkan dokumen yang merupakan bukti sahnya atas suatu perjanjian terhadap barang yang diangkut menggunakan jasa pengangkut dalam hal ini peti kemas yaitu *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan dan dipegang oleh masing-masing pihak, perusahaan pengirim, penerima dan perusahaan pengangkut itu sendiri; kedua; upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Pasal 45 ayat (2) UUPK yaitu penyelesaian secara damai (non litigasi) dan penyelesaian melalui pengadilan (litigasi).

Kata kunci : Tanggungjawab, Pengangkutan, Pelabuhan Murhum.

ABSTACT

KHAIRUL ANAM IDRIS, Responsibility of Carriers on Cargo by Container at Murhum Baubau Port. (Guided by Hasbir Paserangi and Aulia Rifai).

This study aims are : 1) to analyze how is the implementation of the agreement between the carrier and the sender on the transportation of goods by container in Peabuhan Murhum; 2) to analyze what is the legal remedy of the recipient of the goods if he suffers a loss?

This research uses legal empirical research methods, namely research with field data as the main source of data, such as interviews and observations. The research location is in Murhum Port, Baubau City, Southeast Sulawesi Province. The types and sources of data are primary data and secondary data and data collection techniques in the form of interviews and tax studies and analysis of the data obtained will be processed descriptively and will be analyzed. The theory used to analyze these legal issues is to use the Theory of Legal Certainty and the Theory of Responsibility.

The results showed that: 1) the responsibility of the Carrier on cargo goods with containers at the Port of Murhum Baubau, based on documents that are proof of the validity of an agreement on goods transported using the services of the carrier in this case the container is the Bill of Lading issued by the transportation service provider and held by each party, sending company, receiver and the transport company itself; 2) The legal remedies of the recipient of goods if they experience losses are carried out in accordance with the provisions of Article 45 paragraph (2) of the UUPK, namely an amicable settlement (non-litigation) and settlement through the court (litigation).

Keywords : Responsibility, Transportation, Murhum Port.

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Lembar Pengesahan.....	iii
Pernyataan Keaslian.....	iv
Kata Pengantar.....	v
Abstrak.....	viii
Daftar Isi.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian.....	13
D. Manfaat Penelitian.....	14
E. Orisinalitas Penelitian.....	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan.....	19
B. Para Pihak Dalam Pengangkutan Laut.....	34
C. Asuransi.....	40
D. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Angkutan Laut.....	45
E. Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.....	55
F. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	58
G. Landasan Teori.....	61
H. Kerangka Pikir.....	67
I. Definisi Operasional.....	70
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian.....	72
B. Lokasi Penelitian.....	72
C. Jenis dan Sumber Data.....	73
D. Teknik Pengumpulan Data.....	73

E. Teknik Analisis Data.....	74
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Pelaksanaan Perjanjian Antara Pengangkut Dan Pengirim Pada Pengangkutan Barang Dengan Peti Kemas.....	75
B. Upaya Hukum Penerima Barang Jika Mengalami Kerugian.....	86
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	101
B. Saran.....	102
LAMPIRAN.....	104
DAFTAR PUSTAKA	107

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan adalah perpindahan suatu muatan, baik orang ataupun barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga akan mendatangkan manfaat, meningkatkan daya guna, keuntungan, dan efisiensi terhadap muatan yang diangkut. Maksud dan tujuan diadakan pengangkutan barang itu adalah untuk memindahkan barang dari satu tempat asal ketempat tujuan dimana perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi itulah yang diartikan sebagai pengangkutan. Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asalnya.¹

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke penampung sehingga kebutuhan penampung dapat terpenuhi.²Tanpa adanya pengangkutan, suatu usaha tidak mungkin dapat

¹H.M.N Purwosutjipto. Pengertian Pokok Hukum Dagang, Buku 3 Hukum Pengangkutan. Djambatan: Jakarta. 2013. hal. 2.

²Sendy Anantyo, dkk, Pengangkutan Melalui Laut, Diponegoro Law Review, Vol 1. No. 4, Semarang, 2012, hal. 2.

berjalan. Hal ini dikarenakan keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari Sebagian besar laut dan sungai serta danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Negara.

Hal yang sangat mendasar dalam pengangkutan adalah adanya hubungan hukum antara pengangkut dengan pengirim dan penerima, serta adanyahubungan hukum antara pengangkut dengan pengguna jasa angkutan dalam hal ini penumpang. Antara pengangkut dengan pengirim dan penerimadan juga pengangkut dengan penumpang terdapat hak dan kewajiban yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Adapun yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.³ Dalam perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.

³ R. Juli Moertiono, *Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut*, Jurnal Penelitian Pendidikan Sosial Humaniora Vol 4 Mei, Universitas Pembinaan Masyarakat Indonesia, 2019, hal 485.

Dewasa ini, perkembangan jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.⁴ Perkembangan armada niaga nasional bila dibandingkan dengan data semenjak bulan Mei 2005 yang total armadanya sebanyak 6.041 unit kapal (5,67 juta GT), mengalami perkembangan pada 30 Oktober 2017 dimana total armada sebanyak 27.567 kapal (40,8 juta GT), maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 21.526 unit kapal (356%) dan peningkatan jumlah GT sebesar 619%. Lalu pada 31 Oktober 2018, total armada sebanyak 29.928 kapal (45 juta GT), maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 23.887 kapal (356%) dan peningkatan jumlah GT sebesar 619 %. Selanjutnya pada 31 Desember 2019 total armada sebanyak 32.587 kapal (45 juta GT), maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 26.546 kapal.⁵ Tidak hanya dapat dilihat dari jumlah armada, rute dan jumlah peredaran barang melalui pengangkutan laut melainkan juga dapat dilihat dengan pertumbuhan sektor penunjang pengangkutan laut seperti Perusahaan Bongkat/Muat (*Loading/Unloading Company*) yang

⁴Sendy Anantyo, dkk, *loc.cit*, hal. 2.

⁵ Data Perkembangan Armada Nasional Tahun 2017-2019 Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

berjumlah 1.023 dan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) berjumlah 3.162 pada tahun 2020.⁶

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, pihak pengangkut yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar biaya pengangkutan.⁷ Perjanjian pengangkutan sebagai suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁸ Hukum perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran antara perjanjian pelayanan berkala dengan perjanjian penyimpanan (*bewaargaving*) yang di dalamnya terdapat unsur pemberian kuasa (*lastgeving*).⁹ Perjanjian pelayanan berkala terjadi karena hubungan antara pengangkut dan pengirim tidak berlangsung terus-menerus, melainkan hanya pada saat tertentu di kala pengirim hendak mengirimkan barang.

⁶Data Statistik Perhubungan Jilid I Puskom Kementerian Perhubungan, 2020, hal 2-6.

⁷R. Soekardono, Hukum Dagang Indonesia Jilid II, Rajawali Press, Cetakan 3,6 Jakarta, 1984, hal 14.

⁸R. Subekti, Aneka Perjanjian, PT. Citra Aditya, Bandung, 1995, hal 69.

⁹H.M.N. Purwosutjipto, *op. cit.*, hal 7-10.

Pengangkutan di Indonesia terbagi atas 3 (tiga), yaitu pengangkutan melalui darat, pengangkutan melalui udara, dan pengangkutan melalui laut. Untuk pengangkutan melalui jalur darat tidak hanya bicara mengenai pengangkutan melalui jalan raya tapi mencakup pula pengangkutan kereta api. Pengangkutan di darat adalah sebuah kegiatan ekonomi dimana sebuah perusahaan menggunakan transportasi darat untuk mengangkut penumpang atau barang. Dua bentuk utama transportasi darat adalah transportasi kereta api dan transportasi jalan (mobil, bus, sepeda motor). Biasanya pengangkutan di darat mengacu pada pengangkutan orang dan barang oleh perusahaan komersial yang disediakan dengan biaya bagi individu, bisnis, dan pemerintah untuk tujuan menguntungkan perusahaan yang menyediakan perjalanan. Sebagian besar infrastruktur yang digunakan adalah milik umum, dan kendaraan cenderung dimanfaatkan karena besar dan efisien untuk memaksimalkan kapasitas dan margin keuntungan. Pengiriman barang dan perjalanan jarak jauh adalah kegunaan umum yang dilayani oleh pengangkutan darat yang bersifat komersial. Pengangkutan di darat terbagi atas 2 (dua) fungsi, pertama di mana penumpang dengan moda transportasi umum dan pribadi, yang melakukan perjalanan sehari-hari, bisnis, liburan, atau migrasi. Kedua, fungsi untuk kargo yaitu pengangkutan darat untuk barang atau pengiriman

barang adalah kunci penting dalam rantai nilai di bidang manufaktur. Logistik mengacu pada seluruh proses pemindahan produk dari produsen ke konsumen, termasuk penyimpanan, transportasi, *transshipment*, pergudangan, penanganan material dan pengemasan, dengan pertukaran informasi yang terkait.

Adapun pengangkutanlewatudara yang secara umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbanganmenyatakan bahwa¹⁰ perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain. Perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Selain jalur darat dan udara, pengangkutan barang di Indonesia juga dapat dilakukan melalui laut. Transportasi laut saat ini mengalami perkembangan pesat. Perkembangan dan pertumbuhan industry kelautan tersebut tidak lepas dari meningkatnya jumlah pengguna jasa

¹⁰UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang beberapa ketentuannya diubah, dihapus, atau ditetapkan pengaturan baru melalui Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

pengangkutan yang juga mengalami perkembangan pesat. Peran vital pengangkutan juga memiliki tujuan untuk menunjang sektor pembangunan, keselarasan kehidupan kota dengan desa serta pengembangan ilmu dan teknologi.¹¹

Penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia sebagian besar diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (selanjutnya disebut UU Pelayaran). Pengertian pengangkutan laut juga tercantum dalam KUHD Pasal 466 KUHD :“Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan *charter* menurut waktu atau *charter* menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga (KBBI), kargo memiliki arti muatan barang yang diangkut dengan kapal laut, pesawat udara, atau pengangkutan lain. Terdapat kargo dengan peti kemas, maupun kargo bukan peti kemas atau biasa dikenal dengan kargo curah. Kargo dengan peti kemas digunakan untuk pengiriman barang dalam skala besar baik dalam metode *Full Container Load* (FCL) atau pengiriman barang dengan menyewa satu peti kemas full, maupun *Less Container Load* (LCL) atau pengiriman barang dengan perhitungan volume yang

¹¹Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat Laut dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hal 1.

tergabung dengan barang orang lain dalam satu peti kemas.¹² Sedangkan kargo curah adalah kargo dalam bentuk kapal *bulker* dirancang untuk mengangkut kargo bukan peti kemas, seperti batu bara dan semen. Adapun kelebihan dari kapal kargo curah adalah memiliki daya angkut yang besar, yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan sebagainya di dalam sel-sel/rongga-rongga kargo yang terpisah.¹³

Istilah kargo ini biasa digunakan untuk pengiriman barang dalam skala besar baik dalam metode *Full Container Load (FCL)*, maupun *Less Container Load (LCL)*. Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab pengangkut yang utama ialah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai diterimanya dari pengirim sampai diserahkannya kepada penerima barang. Lebih lanjut, tanggung jawab pengangkut laut ditentukan dalam Pasal 40 Undang-Undang Pelayaran, dimana pengangkut bertanggung jawab, antara lain terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya serta terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis

¹²<https://www.prahu-hub.com/perbedaan-fcl-dengan-lcl/> diakses pada tanggal 19 Maret 2022.

¹³https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_muatan_curah diakses pada tanggal 19 Maret 2022.

dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggung jawab itu meliputi antara lain luka hingga kematian yang dialami oleh penumpang, musnah dan hilangnya barang yang diangkut, keterlambatan dan kerugian pihak ketiga. Jika perusahaan tersebut dapat membuktikan bahwa kejadian di atas bukan merupakan kesalahannya, maka perusahaan tersebut terbebas dari segala tuntutan. Selanjutnya perusahaan wajib mengasuransikan barang dan penumpang yang diangkutnya kepada pihak yang diberikan kewenangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan penjelasan diatas dapat diperoleh pengertian bahwa tanggung jawab pengangkut yang dimaksudkan dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran adalah akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut, apabila pengangkut tidak melaksanakan ketentuan dalam Pasal 41 ayat (3) UU Pelayaran di atas, maka terdapat sanksi yang ditentukan dalam Pasal 292 UUPelayaran yang menyatakan:“Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) yang mengakibatkan timbulnya kerugian pihak lain

dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).”

Hal tersebut mengindikasikan bahwa pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima jika dia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan. Biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah diterima dan laba yang seharusnya akan diterima. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat barang melalui peti kemas, kejelasan risiko terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa. Hal ini menimbulkan kekhawatiran oleh pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya risiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga dapat mengakibatkan kerugian.

Kadaan sekarang ini banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang khawatir dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya risiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh penggunajasa, yang sehingga dapat mengakibatkan kerugian.

Pengangkutan bongkar muat dengan peti kemas merupakan salah satu yang memberi dampak bagi perkembangan kota Baubau di sektor

perdagangan dan jasa. Selain itu pengangkutan di Pelabuhan Murhum memiliki peran sebagai pengumpulan angkutan peti kemas nasional dan sebagai tempat alih muat barang umum nasional. Namun seperti dalam lingkup penyedia jasa angkutan peti kemas, apakah perjanjian sudah sesuai aturan yang berlaku dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban perusahaan bila ada kerusakan atau keterlambatan datangnya barang. Karena kegiatan usaha jasa bongkar muat adalah jenis usaha jasa dipelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang. Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut dalam hal bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak.

Pelabuhan Murhum di Kota Baubau, merupakan salah satu Pelabuhan Pengumpul berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan. Pada tahun 2018, kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Murhum Kota Baubau adalah sebanyak 26.198.806toncargo curah (*bulker*) dan 1.948.795 ton *generalcargo*. sedangkan frekuensi kunjungan kapal ke Pelabuhan Murhum Kota Baubauadalah sebanyak 10.065 Kapal.¹⁴

¹⁴ <http://kepelabuhanan.sultraprov.go.id/pelabuhan.php?aksi=pelabuhan&idpel=PEL00003> diakses pada tanggal 19 Maret 2022.

Pengangkutan di Pelabuhan Murhum Kota Baubau memiliki peran besar sebagai pengumpulan angkutan peti kemas nasional dan sebagai tempat alih muat barang umum nasional. Namun masih ditemukan permasalahan pengangkutan dengan menggunakan peti kemas di Pelabuhan Murhum Kota Baubau, dimana terjadi keterlambatan barang di Pelabuhan, kerusakan barang yang dikirim, misalnya kendaraan mengalami lecet, jerigen minyak goreng, ember dan kaleng cat terdapat penyok pada badannya, minyak goreng kemas isi ulang (*refill*) mengalami rembes sehingga cairan minyak tersebut membasahi kardus, kertas yang mengalami lecek atau penyok pada bungkusannya, atau keterlambatan datangnya barang.¹⁵

Hal ini menjadi penting untuk diteliti karena kegiatan usaha jasa bongkar muat adalah jenis usaha jasa di Pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang. Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut dalam bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak.

¹⁵Wawancara prapenelitian dengan Kepala Gudang Toko Logam, TokolzzieHome, TokoBerlian, CV. Anugerah Cita Lestari, dan salah satu informan yang tidak ingin disebut identitasnya di Baubau, tanggal 8 februari 2022.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan, selanjutnya dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pelaksanaan perjanjian antara pengangkut dan pengirim pada pengangkutan barang dengan petikemas di Pelabuhan Murhum ?
2. Bagaimanakah upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari pembahasan dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis pelaksanaan perjanjian antara pengangkut dan pengirim pada pengangkutan barang dengan peti kemas di Pelabuhan Murhum.
2. Untuk menganalisis upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian.

D. Manfaat Penelitian

Nilai yang terkandung dari suatu penelitian tidak terlepas dari besarnya manfaat yang akan diperoleh dari penelitian itu. Dengan adanya penelitian ini manfaat yang akan penulis rumuskan adalah sebagai berikut:

1. Secara teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan masyarakat, terutama mengenai ilmu pengetahuan hukum perdata khususnya hukum dagang, hukum perlindungan konsumen dan hukum pengangkutan yang berkaitan dengan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan dan permasalahannya.

2. Secara praktis

Hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan masukan bagi perusahaan pelayaran, ekspediter, serta pihak lain yang berhubungan dengan angkutan laut, dan memberikan bahan masukan atau rujukan dalam rangka memberi pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa pengangkutan khususnya bongkar muat dengan peti kemas.

E. Orisinalitas Penelitian

1. Tesis Magister Hukum Universitas Jember yang disusun oleh Agustin Leni Magdalen Riwu, pada tahun 2012 yang berjudul "Prinsip-Prinsip Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut dengan Kapal Layar" dengan rumusan masalah; (1) Apakah Perjanjian Pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar, telah sesuai dengan prinsip-prinsip dalam perjanjian?; (2) Apakah Keterlambatan Penyerahan Barang dari pengangkut kepada penerima, telah sesuai dengan prinsip tanggung jawab yang diatur dalam UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran; (3) Apakah Risiko dalam pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar, mengakibatkan Pengalihan tanggung jawab dari pengangkut kepada pengirim?

Hasil penelitian tersebut yaitu Perjanjian Pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar dalam praktek menerapkan perjanjian baku, sehingga pihak pengirim barang atau pemilik barang, tidak diberi kesempatan untuk membicarakan isi perjanjian dan tidak boleh menambahkan ataupun mengurangi isi perjanjian. Terdesak oleh kebutuhannya akan pengangkutan barang maka pengirim terpaksa menandatangani perjanjian pengangkutan tersebut. Akibatnya

Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar, tidak sesuai dengan Prinsip Itikad Baik. Sebab prinsip itikad baik sebagaimana ditegaskan dalam pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara, bertujuan untuk mencegah perbuatan yang tidak patut. Merujuk pada teorinya Pitlo bahwa, Perjanjian baku merupakan perjanjian paksa (*dwang contract*), maka Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Dengan Kapal Layar mengandung unsur paksaan sehingga bertentangan dengan kepatutan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1323 KUHPerdara.

Perbedaan tesis penulis dengan tesis di atas yaitu, penulis membahas tentang pelaksanaan perjanjian antara pihak pengangkut barang di kota Baubau, dan pihak pengirim, pada pengangkutan barang menggunakan peti kemas dan upaya hukum penerima barang, apabila barang yang diterima tidak semestinya di Pelabuhan Murhum Baubau, misalnya terkait keterlambatan penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima yang dikaitkan dengan prinsip tanggung jawab yang diatur dalam UU Pelayaran dan *Bill of Lading* dalam pengangkutan barang melalui laut dengan peti kemas. Tesis yang berjudul "Tanggung Jawab Pengangkut dan Pembatasan Jumlah Ganti Kerugian dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut :Studi

Kasus di Jakarta” oleh Dahnidar Lukman pada pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia Tahun 1990.

Perbedaan tesis penulis dengan tesis di atas yaitu, dimana tesis ini menggunakan analisis dengan menggunakan landasan yuridis *Indische Scheepvaartswet* , *Staatsblad* Tahun 1936 Nomor 700, *Loodsdient Ordonnantie*, *Staatsblad* Tahun 1927 Nomor 62, *Scheepmeetings Ordonnantie Staatsblad* Tahun 1927 Nomor 210, *Binnenscheepen Ordonnantie Staatsblad* Tahun 1927 Nomor 289, *Zeebrievenen Scheepspassen Ordonnantie*, *Staatsblad* Tahun 1935 Nomor 492, *Scheepen Ordonnantie Staatsblad* Tahun 1935 Nomor 66 dan *Bakengeld Ordonnantie Staatsblad* Tahun 1935 Nomor 468.

Selain itu, ada juga peraturan tentang Perairan yakni Undang-Undang No 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan jo Undang-Undang No 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut serta perairan Darat) yang mana pada saat itu yang mengatur tentang Pelayaran serta yang berkaitan dengan perairan adalah aturan tersebut dan tentu tidak relevan lagi dengan perkembangan hingga tahun 2022 saat ini karena pada saat itu peraturan pelaksanaan mengenai pelayaran

masih berdasarkan aturan-aturan yang masih sangat dipengaruhi dengan era kolonialisasi. Peraturan perundang-undangan di atas telah mengalami 2 (dua) kali perubahan yakni Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran dan kemudian diubah menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sehingga tentu telah banyak mengalami perubahan sehingga sangat jelas perbedaan dan penulis menjamin orisinalitas karya tulis tesis yang disusun saat ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan Secara Umum

Kata angkut menurut artinya, berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya proses, cara, perbuatan mengangkut, atau usaha membawa, mengantar, atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.¹⁶

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:

- 1) Ada sesuatu yang diangkut.
- 2) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
- 3) Ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan.

Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan Gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.

¹⁶Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga (KBBI)

2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Mengenai pengertian perjanjian pengangkutan di dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak diberikan definisinya. Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat konsensual, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensual.

Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menerangkan tentang syarat sahnya perjanjian:

Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:

1. Sepakat mereka yang mengikat dasarnya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab halal.

Perjanjian pengangkutan terdapat kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan maka perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban dimana para pihak yang dimaksud harus dengan sungguh-sungguh melaksanakannya. Dilihat dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan

pihak pengirim barang atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutannya.

3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Menurut Para Ahli

Subekti ¹⁷ menyatakan, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Adapun Purwosutjipto ¹⁸ berpendapat yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

4. Aspek-Aspek Dalam Pengangkutan

a. Pengertian Barang

Pengertian barang menurut Pasal 1 (c) *The Hague Rules* yaitu barang adalah segala jenis barang dan barang-barang dagangan kecuali binatang

¹⁷R. Subekti, *loc.cit*, hal 9.

¹⁸H.M.N. Purwosutjipto, *op.cit*.

hidup dan muatan yang menurut perjanjian pengangkut ditetapkan akan diangkut di atas dek dan memang dimuat di atas dek. Sedangkan menurut Pasal 1 *The Humberg Rules* yaitu barang meliputi juga binatang-binatang hidup dan barang-barang yang dalam *container/pallet*. Tentang binatang, pengangkutannya juga dilakukan dengan kapal tetapi pengangkut menyediakan ruangan dan air minum untuk hewan. Terhadap keselamatannya sampai dengan pembongkaran di Pelabuhan tujuan, oleh pengangkut dinyatakan bukan beban *carrier* melainkan *Shipper*.

Barang sebagai obyek pengangkutan barang di laut adalah segala sesuatu benda yang akan diangkut oleh kapal dari suatu tempat penerimaan sampai ke tempat tujuan sepanjang benda-benda itu oleh peraturan hukum yang ada diperbolehkan dimasukkan atau dikeluarkan dari Pelabuhan secara legal. Meski demikian, terhadap barang-barang yang oleh pemerintah dilarang dijadikan sebagai objek angkutan atau dilarang untuk masuk atau keluar dari pelabuhan di Indonesia, pihak pengangkut dilarang untuk mengangkutnya.

Adapun di dalam pengiriman barang ke daerah di luar pabean (*eksport*), barang eksport digolongkan ke dalam 4 (empat) kelompok yakni:¹⁹

¹⁹ Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 10/MPP/SK/II/1996 tentang Ketentuan Umum dibidang Ekspor

1) Barang yang Diatur Tata Niaga Ekspornya.

Yang dimaksud dengan barang yang diatur tata niaga ekspor adalah barang yang eksportnya hanya dapat dilakukan oleh eksportir terdaftar. Eksportir terdaftar adalah setiap perusahaan atau perorangan yang telah mendapat pengakuan dari Menteri Perindustrian dan Perdagangan dalam hal ini Direktur Jenderal Perdagangan Internasional untuk melakukan ekspor barang-barang tertentu sesuai dengan ketentuan barang yang berlaku (barang yang diatur tata niaganya).

2) Barang yang Diatur Tata Niaganya, adalah:

- a) Tekstil dan Produk Tekstil (TPT).
- b) Kayu dan Produk Kayu.
- c) Barang hasil industri dan kerajinan dari kayu cendana.
- d) Kopi.
- e) Maniok.

3) Barang yang Diawasi Ekspornya.

Yang dimaksud dengan barang yang diawasi eksportnya adalah barang yang eksportnya hanya dapat dilakukan dengan persetujuan Menteri Perindustrian dan Perdagangan atau pejabat yang ditunjuk.

Barang-barang yang diawasi eksportnya adalah:

- a) Kacang kedelai pecah atau utuh.
- b) Padi dan beras.
- c) Tepung gandum atau meslin.
- d) Tepung beras.
- e) Tepung lainnya, selain tepung beras, tepung jagung dan tepung gandum hitam.
- f) Tepung halus dari tepung kasar dari kacang kedelai.

- g) Gula tebu atau bit dan sukrosa murni kimiawi, dalam bentuk padat.
 - h) Ternak hidup, (sapi kerbau).
 - i) Binatang liar dan tumbuhan alam yang dilindungi secara terbatas.
 - j) Jenis hasil pernikahan dalam keadaan hidup ikan napoleon warna, *chelinusundutalos* benih ikan banding (never), ikan arwana.
 - k) Inti kelapa sawit
 - l) Pupuk urea.
 - m) Emas bukan tempa atau dalam bentuk setengah jadi atau bentuk bubuk, serbuk dalam bentuk gumpalan, ingot atau batang tuangan, untuk setengah jadi dan lain-lain.
 - n) Perak tidak ditempa atau dalam bentuk setengah jadi, atau bentuk bubuk, bukan tempe, setengah jadi.
 - o) Minyak dan gas bumi.
 - p) Timah.
- 4) Barang yang Dilarang Ekspornya.

Yang dimaksud dengan barang yang dilarang ekspornya adalah barang-barang yang tidak boleh diekspor. Yang termasuk dalam golongan barang ini adalah:

- a) Jenis hasil perikanan dalam keadaan hidup (Arwana; benih ikan sindat; ikan hias air tawar jenis *botiamacracanthus* ukuran 15 cm ke atas; udang galah (udang air tawar) dibawah ukuran 8 cm.
 - b) Binatang liar dan tumbuhan alam yang dilindungi secara mutlak.
 - c) Kulit mentah, Pickled dan wet blue binatang melata/Reptile.
 - d) Karet bongkah.
 - e) Bahan-bahan remiling dan rumah asap berupa slamb, lumps, scrabs, karettanah, unsmoked sheet lebih rendah dari kualitas IV, blanket D off, cutting C, Remiled 4, flet back creps.
 - f) Limbah dan skrapfero; ingot hasil peleburan skrap besi atau baja (limbah dan skrap dari besi tuang; limbah dan skraps dari besi stainless; limbah dan skrap dari baja paduan lainnya; limbah dan skrap dari baja atau baja lapis timah; limbah dan sraps baja lainnya berbentuk gram, serotan, dan lain-lain).
 - g) Sisa dan skrap tembaga.
 - h) Kuningan rongsokan (*brass scraps*)
 - i) Barang kuno yang bernilai kebudayaan.
- 5) Barang yang Bebas Ekspornya

Yang dimaksud dengan barang bebas ekspornya adalah barang yang tidak termasuk kedalam kelompok barang yang diatur tata niaganya, diawasi dan dilarangekspornya dan digolongkan ke dalam barang yang bebas ekspornya.

b. FungsiPengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan ditempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relative singkat. Apabila tidak ada pengangkutan maka manusia akan terpaksa berjalan kaki.

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa:²⁰

- a) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*), Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan

²⁰Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung, 2013, hal. 8.

yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapan. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

- b) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*), Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, Bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.
- c) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*), Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan.

c. Asas-Asas Pengangkutan

Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua) yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Asas hukum publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak. Adapun yang dimaksud dengan pihak-pihak dalam hal ini yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak-pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah (negara). Asas hukum perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan

penumpang atau pemilik barang. Asas-asas hukum pengangkutan yang bersifat publik yaitu sebagai berikut:²¹

1)Asas Manfaat

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkut harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan peri kehidupan yang berkeselimbangan bagi warga negara Indonesia.

2) Asas Adildan Merata

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

3)Asas Kepentingan Umum

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

4)Asas Keterpaduan

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.

²¹*Ibid*, hal. 12

5)Asas Tegaknya Hukum

Asas ini mengandung makna bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

6)Asas Percaya Diri

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan harus berlandaskan kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

7)Asas Keselamatan Penumpang

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya.

8)Asas Berwawasan Lingkungan Hidup

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dilakukan berwawasan lingkungan.

9)Asas Kedaulatan Negara

Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat menjaga keutuhan wilayah Negara Republik Indonesia.

10) Asas Kebangsaan

Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sedangkan asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata, adalah sebagai berikut:²²

1) Asas Perjanjian

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak perusahaan pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang.

2) Asas Koordinatif

Asas ini mengandung makna bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain.

3) Asas Campuran

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan

²²*Ibid*, hal. 15.

barang dan melakukan pekerjaan dari penumpang atau pemilik barang kepada pengangkut.

4) Asas Retensi

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang).

5) Asas Pembuktian dengan Dokumen

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan.

d. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relative singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan. Dengan adanya pengangkutan tentunya juga akan menunjang usaha dari pemerintah dalam rangka untuk meningkatkan pembangunan diseluruh tanah air, karena suatu daerah yang tadinya mempunyai Sumber Daya Alam yang baik namun tidak dapat terjangkau misalnya, maka dengan adanya

pengangkutan akhirnya sumber daya alam tersebut dapat dikirim ke tempat lain untuk kemudian dikelola dan dimanfaatkan.

e. Angkutan Peti Kemas (*container*)

Penggunaan peti kemas (*container*) untuk angkutan barang telah berkembang pesat sejak dasawarsa tujuh puluhan. Indonesia sudah ikut melibatkan diri dalam sistem angkutan container (peti kemas) yang sudah berkembang luas dalam pola angkutan di dunia sebagai bagian dari perkembangan teknologi maju yang mencari upaya untuk mendapatkan efisiensi optimal. Container (peti kemas) secara umum dapat digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan, yang digunakan untuk mengangkut barang, merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari sistem pengangkutan. Oleh karena komoditi yang diperdagangkan dalam perdagangan dunia jenisnya beraneka ragam, demikian juga arah pengangkutan dan sarana penunjangnya berbeda-beda, maka jenis petikemas (*container*) yang diperlukan bagi pengangkutan barang antarnegarapun berbeda-beda pula. Jenis peti kemas yang banyak digunakan dalam perdagangan impor-ekspor adalah sebagai berikut:

- 1) *Dry Cargo Container*, jenis peti kemas ini digunakan untuk mengangkut *general cargo* yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan kering

yang sudah dikemas dan tidak memerlukan perlakuan atau penanganan khusus.

- 2) *Reefer Container*, jenis peti kemas ini digunakan untuk mengangkut barang yang harus dikapalkan dalam keadaan beku seperti ikan segar, daging hewan dan lain-lain.
- 3) *Bulk Container*, peti kemas ini digunakan untuk mengangkut muatan curah seperti beras, gandum yang tidak dikemas. Konstruksinya tidak menggunakan pintu seperti lazimnya, melainkan hanya bukaan kecil dibagian bawah belakang. Untuk membongkar muatan curah, bagian depan peti kemas didongkrak dan pintu/bukaan kecil dibuka supaya muatan meluncur keluar. Pada pemuatannya, barang dicurahkan melalui bukaan yang berada pada atap peti kemas.
- 4) *Open-Side Container*, peti kemas ini pintunya di samping, memanjang sepanjang peti kemas, tidak diberi pintu melainkan hanya terpal saja guna melindungi muatan dari pengaruh cuaca. Penggunaannya untuk pengapalan muatan tertentu yang tidak dapat atau sulit dimasukkan dari pintu yang biasa.
- 5) *Soft Top Container*, jenis peti kemas ini terbuka pada bagian atasnya, dimana muatan diletakkan ke dalam peti kemas dan diambil dari sana

pada pembongkarannya. Bagian atas tersebut biasanya ditutup dengan terpal, untuk melindungi muatan terhadap pengaruh cuaca.

- 6) *Open Top, Open Side Container*, peti kemas ini bagian atas dan sisi-sisinya terbuka, jadi hanya berupa geladak dengan empat tiang sudut dan empat set lubang untuk memasukkan *lockingpin*. Penggunaannya untuk pengapalan barang berat yang tidak perlu mendapat perlindungan terhadap pengaruh cuaca.
- 7) *Flat Rack Container*, peti kemas ini hanya terdiri dari landasan (*platform*) saja, dan penggunaannya untuk pengapalan barang berat yang ukurannya sedikit melebihi luas peti kemas. Di kapal kontainer ini di kapal pemuatannya diletakkan di atas geladak.
- 8) *Tank Container*, jenis peti kemas ini berupa tanki baja berkapasitas 4.000, galon (15.140 liter) yang dibangun di dalam kerangka peti kemas, mirip seperti tanki yang dimasukkan kedalam peti kemas jenis *open top-open side*. *Tank Container* digunakan untuk mengapalkan bahan kimia atau bahan cair lainnya.

B. Para Pihak Dalam Pengangkutan Laut

1. Pengirim

Pengirim adalah orang yang mengirim. Arti lainnya dari pengirim adalah orang yang menyuruh untuk menyampaikan.²³Berdasarkan arti harfiah tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa istilah pengirim merujuk kepada pelaku yang meminta pengiriman kepada jasa pengiriman. Pengirim bisa berupa badan atau perorangan. Pengiriman bisa dilakukan secara langsung atau dengan perantara. Nama pengirim atau *shipper* juga harus disertakan dalam pengiriman kargo.

Menurut H.M.N Purwosujipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pihak pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut ialah pengirim, yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga ia memberikan muatan.²⁴Sedangkan menurut Abdul Kadir Muhammad, pengirim adalah pemilik barang, atau penjual (eksportir), atau majikan penumpang, serombongan penumpang (tenaga kerja). Pemilik barang dapat berupa manusia pribadi, atau perusahaan persekutuan badan hukum dan bukan

²³Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga (KBBI) Tahun 2008.

²⁴H.M.N. Purwosujipto, *op.cit.*, hlm 16.

badan hukum, atau perseroan terbatas. Sedangkan penjual selalu berupa badan hukum atau bukan badan hukum. Majikan penumpang adalah kepala rombongan atau ketua organisasi.²⁵

2. Pengangkut

Kata “pengangkut” berasal dari kata dasar “angkut” yang memiliki arti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tertulis bahwa, pengangkutan adalah timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan.²⁶

Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dapat diartikannya yaitu memindahkan barang-barang produksi dan barang perdagangan ke tempat konsumen dan sebaliknya bagi para produsen pengangkutan barang pengangkut barang memungkinkan mereka memperoleh bahan-bahan yang mereka perlukan untuk memproduksi barang.

Mengenai definisi pengangkutan secara umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak ada, yang ada hanya

²⁵Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, op.cit.*, hlm.35.

²⁶Setiawan Widagdo, Kamus Hukum, Penerbit PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413

mengenai pengangkutan laut yang dinyatakan dalam Pasal 466 KUHD

dikatakan bahwa:

“Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan perjanjian lainnya mengikatkan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya barang yang seluruhnya barang atau Sebagian melalui lautan”.²⁷

Kemudian Pasal 521 KUHD menentukan “Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan *carter* menurut waktu atau *carter* menurut perjalanan baik dengan perjanjian lain mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau Sebagian melalui lautan”.²⁸

Pelaksanaan pengangkutan ini haruslah ada persetujuan terlebih dahulu dan ada kesepakatan diantara pihak yang bersangkutan, dan tidak terlepas dengan syarat-syarat perjanjian yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

Menurut Sution Usman Adji, bahwa pengangkutan adalah “Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan

²⁷ R. Subekti, dkk, Kitab UndangUndang hukum Dagang, PT Pradnya Paramita, Jakarta, Cetakan 27, 2002, hlm 134

²⁸Ibid

tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”

Sebelum pengangkutan dilaksanakan pada umumnya terjadi suatu perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim barang. Artinya untuk sahny suatu perjanjian haruslah memenuhi syarat-syarat yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdato tentang mengikatnya suatu perjanjian. Menurut Pasal 1320 KUHPerdato syarat sahny suatu perjanjian adalah:

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan diri.
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.
- c. Suatu hal tertentu.
- d. Suatu sebab yang halal.

Kemudian Pasal 1388 KUHPerdato menyatakan:

- 1) Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
- 2) Perjanjian-perjanjian itu tidak dapat ditarik Kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak.
- 3) Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Pihak-pihak yang mengadakan perjanjian disini adalah pihak pengangkut dengan pengirim barang. Jadi dapat dikatakan perjanjian pengangkutan pada dasarnya sama dengan perjanjian pada umumnya, dimana ketentuan dasarnya seperti yang telah disebutkan di atas. Dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pengangkutan yang dilakukan berupa perjanjian pengangkutan dan perjanjian pengangkutan

pada umumnya yang bersifat tidak tetap atau disebut dengan pelayanan berkala. Artinya dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan tidak terus menerus tetapi hanya kadang kala, jika pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang.²⁹Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini terdapat pada Pasal 1601 KUHPerdara yaitu pada bagian ketentuan umum.

3. Ekspediter

Ekspedisi adalah pengiriman surat, barang, dan sebagainya; atau perusahaan pengangkutan barang. Ekspedisi secara umum artinya adalah kegiatan berupa perjalanan untuk mencapai sebuah lokasi tertentu. Tujuannya bisa bervariasi, ada yang untuk penelitian maupun menjelajahi sebuah kawasan. Tapi jika dikaitkan dengan kirim barang maka ekspedisi adalah adalah sebuah perusahaan yang punya kegiatan mengirim barang dengan kapasitas sedang hingga kecil ke berbagai daerah.³⁰

Peran ekspedisi pun telah tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 15 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan perusahaan Angkutan Laut,³¹ Pasal 3 ayat (1):

“Kegiatan tally dapat dilakukan oleh :

²⁹Mr. R. Soekardono, Hukum “Dagang Indonesia” Penerbit Soeroeng, Jakarta, 1961, hlm 10

³⁰Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga (KBBI) Tahun 2008.

³¹Keputusan Menteri Perhubungan Nomor; KM 15 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan perusahaan Angkutan Laut.

- a. Badan Hukum Indonesia (BHI) yang didirikan khusus untuk itu,
 - b. Perusahaan Angkutan Laut Nasional;
 - c. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)
 - d. Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL); dan
 - e. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) , dan pada ayat
- (5) Perusahaan ekspedisi muatan kapal laut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Huruf d. dapat melakukan kegiatan tally terbatas untuk barang yang tercantum dalam dokumen impor/ekspor yang diurus oleh perusahaan ekspedisi muatan kapal laut yang bersangkutan.”

Dengan pengertian-pengertian di atas kita bisa simpulkan pengertian jasa ekspedisi adalah perusahaan yang bergerak dibidang pengiriman barang baik pengiriman melalui jalur darat, jalur air atau jalur udara dan memberikan pelayanan secara efektif dan efisien guna memenuhi kepuasan pelanggan yang akan mengirim barangnya.

4. Penerima

Pihak penerima barang (pengguna jasa angkutan) yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun adakalanya pihak pengirim barang juga merupakan pihak penerima barang yang diangkut.

C. Asuransi

Istilah asuransi berasal dari bahasa Belanda yaitu *assurantie* (asuransi) dan *verzekering* (pertanggungan). Menurut Abbas Salim asuransi adalah suatu kemauan untuk menetapkan kerugian-kerugian kecil atau sedikit yang sudah pasti sebagai pengganti kerugian-kerugian besar yang belum pasti.³²

Dalam Pasal 246 KUHD, asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian yang dimana penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi untuk memberikan penggantian karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin diderita akibat dari suatu adanya *evenemen* (peristiwa yang tidakpasti).³³

³²Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Risiko*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 1

³³ Lihat Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian “Asuransi merupakan perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan suatu premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan:³⁴

- a. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena adanya kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
- b. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

Dalam asuransi sangat erat kaitannya dengan risiko, *evenemen* dan ganti kerugian.

- a. Risiko dapat diartikan juga sebagai beban kerugian yang diakibatkan karena suatu peristiwa yang tidak diinginkan. Besarnya risiko tersebut dapat diukur dengan nilai barang yang dapat merugikan pemiliknya. Dalam hukum asuransi, bahaya yang menjadi beban penanggung merupakan peristiwa penyebab timbulnya kerugian, cacat badan atau kematian atas obyek asuransi.

³⁴Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

- b. Evenemen dalam asuransi adalah istilah yang diadopsi dari bahasa Belanda *evenement* yang berarti peristiwa tidak pasti. Evenemen atau peristiwa tidak pasti adalah peristiwa yang dimana asuransi diadakan tidak dipastikan terjadi dan tidak diharapkan terjadi. Dalam hukum asuransi, evenemen yang menjadi beban penanggung merupakan peristiwa penyebab timbulnya kerugian atas obyek asuransi. Selama belum terjadi penyebab timbulnya kerugian, selama itu pula bahaya yang mengancam obyek asuransi disebut risiko. Apabila risiko itu sungguh-sungguh menjadi kenyataan, maka risiko berubah menjadi evenemen, yaitu peristiwa yang menimbulkan kerugian.³⁵
- c. Kerugian dalam evenemen sangat erat sekali persoalannya dengan ganti kerugian. Akan tetapi tidak setiap kerugian (*loss*) akibat evenemen harus mendapat ganti kerugian. Antara evenemen yang terjadi dan kerugian yang timbul ada hubungan kausal. Evenemen adalah sebab dan kerugian adalah akibat jika sudah dipastikan evenemen yang terjadi itu dijamin oleh polis dan karenanya menimbulkan kerugian, penanggung terikat untuk membayar ganti kerugian.

³⁵Abdul Kadir Muhammad, Hukum Asuransi Indonesia, Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2002, hal. 120

Kerugian adalah jumlah pengeluaran yang lebih besar dibandingkan dengan pendapatan yang diterima, dalam asuransi dapat pula diartikan sebagai besarnya pembayaran yang harus diberikan oleh penanggung kepada tertanggung atas terjadinya hal yang diasuransikan

D. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Angkutan Laut

1. Pengertian Tanggung Jawab Pengangkut.

Tanggung jawab dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.³⁶ Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang yang berbentuk badan usaha. Jadi pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang/untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. ³⁷

Berdasarkan Pasal 1367 Kitab Undang Undang Hukum Perdata "Tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian

³⁶Khairunnisa, Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum Direksi, Pasca Sarjana Universitas Sumatra Utara, Medan, 2008, hal. 4.

³⁷Tjakranegara Soegijatna, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Renika Cipta, Jakarta, 1995, hal. 15.

kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim atau penerimadimana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.

Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggungjawab karena kesalahan dan praduga. Hukum pengangkutan mengenal 5 (lima) prinsip tanggungjawab, yaitu:

- 1) Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu.

Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara

tentang perbuatan melawan hukum (*illegalact*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)”.

Selain itu, KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah, sebagaimana termuat dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu, “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan, sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.” Dengan demikian jelas bahwa dalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil

membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

2) Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Based on Fault or Negligence*)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (*illegalact*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat (2).³⁸

3) Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur

³⁸Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hal. 19.

kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini. Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan. ³⁹

4) Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat

³⁹Ibid, hal. 49.

dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *charterparty*, dan oleh pembentuk undang-undang.⁴⁰

5) Tanggung Jawab Persepsi Adanya Kekurangan (*Presumption of Non Liability*)

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-kecualian dalam mempertanggung jawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat pada Pasal 40 dan Pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.⁴¹

Apabila tanggungjawab itu tidak dipenuhi, dapat diselesaikan melalui gugatan kemuka pengadilan yang berwenang atau gugatan arbitrase.

⁴⁰Djafar Al Bram, Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (BUKU II) Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, dan Incoterm, PKIH FH-UP, Jakarta, 2011, hal. 58.

⁴¹ Imam Musjab, Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan, 2010, <http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/>, Di Akses Pada Tanggal 10 Januari 2022 Pada Pukul 10.37 WITA.

2. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Laut.

Tanggung jawab pengangkut di laut dijabarkan pada Pasal 468 dan Pasal 471 KUHD. Pasal 468 KUHD memuat ketentuan:

“Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut”;

Pasal 471 KUHD:

“Adanya janji-janji untuk membatasi tanggung jawab si pengangkut, tidaklah membebaskan dia dari tanggung jawab, apabila dibuktikan adanya kesalahan atau kelalaian dari dia sendiri atau dari orang-orang yang dipekerjakan olehnya, kecuali apabila secara tegas telah diperjanjikan bahwa juga tentang itu si pengangkut tidak bertanggungjawab”.

Kemudian tanggung jawab pengangkutan di laut diatur juga pada

Pasal 40, 41 dan Pasal 42 UU Pelayaran yang diuraikan sebagai berikut:

Pasal 40

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 41

- (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. M usnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d. kerugian pihak ketiga.
- (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di

perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

- (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 42

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
- (2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Prinsip tentang tanggung jawab⁴² merupakan perihal yang sangat penting dalam hukum. Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

E. Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan Laut

Hubungan hukum adalah hubungan yang diatur oleh hukum dilakukan oleh subjek hukum yang dapat melahirkan akibat hukum yaitu hak dan kewajiban bagi para subjek hukum⁴³. Dalam hal pengangkutan baik barang dan atau orang hubungan hukum terjadi antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan. Hubungan hukum antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan ini telah diatur dan dijamin kepastian hukumnya di dalam peraturan perundang-undangan dan pelaksanaannya

⁴²Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi Tahun 2006

⁴³Peter Mahmud Marzuki, Pengantar Ilmu Hukum, Kencana, Jakarta, 2009, hal. 253.

dilakukan melalui perjanjian. Menurut Siti Utari, pengertian umum tentang perjanjian pengangkutan adalah sebagai sebuah perjanjian timbal-balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu.⁴⁴Berdasarkan pengertian tersebut perjanjian pengangkutan laut pada umumnya dalam hubungan hukum antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan berkedudukan sama tinggi atau koordinasi (*geeoordineerd*), tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, dimana kedudukan para pihak tidak sama tinggi atau kedudukan subordinasi (*gesubordineerd*).

Menurut sistem hukum Indonesia, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Berdasarkan pengertian di atas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak, hal ini sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 90 KUHD yang menyatakan:

"Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada

⁴⁴ H.M. Hudi Asrori S., Mengenal Hukum Pengangkutan Udara, Kreasi Wacana, Yogyakarta, 2010, hal. 43

pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan, memuat juga:

1. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya;
2. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
3. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
4. Jumlah upah pengangkut;
5. Tanggal;
6. Tanda tangan si pengirim atau ekspediter;"

Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu:

- a. Pelayanan berkala artinya hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja bila pengirim membutuhkan pengangkutan (tidak terus menerus), berdasarkan atas ketentuan Pasal 1601 KUHPerdota.
- b. Pemborongan sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tetapi pemborongan sebagaimana dimaksud Pasal 1601 KUHPerdota. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan Pasal 1617 KUHPerdota (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborongan).
- c. Campuran perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (bewaargeving). Unsur pelayanan berkala

(Pasal 1601 b KUHPerdata) dan unsur penyimpanan (Pasal 468 (1) KUHD).

Selain itu syarat sahnya perjanjian pengangkutan pada pengangkutan barang maupun orang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan sama halnya dengan syarat sahnya perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 1320 KUHPerdata, yaitu:

1. Adanya kesepakatan antara para pihak.
2. Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian.
2. Suatu hal tertentu.
3. Suatu sebab yang halal.

F. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Pelabuhan Murhum

Pelabuhan Murhum adalah pelabuhan kelas satu yang dikelola pemerintah kota Baubau Sulawesi Tenggara. Dengan posisi tepat di kaki pulau Sulawesi, pelabuhan Murhum memiliki letak yang strategi untuk menghubungkan Indonesia Timur dan Indonesia bagian Barat. Pelabuhan Murhum telah ada sejak abad 15 Sebelum Masehi, para pedagang Arab dan pedagang India akan singgah ke pelabuhan Murhum untuk mengisi bahan makanan sebelum melanjutkan perjalanan ke wilayah Maluku dan lainnya.

Pelabuhan Murhum memiliki kedalaman \pm 8-17 m, dengan pasang surut terendah 8 m. Luas dermaga lama adalah 180 x 12 m, dengan lantai beton dan tiang pancang, untuk luas dermaga baru adalah 120 x 15 m. Keamanan pelabuhan dipercayakan pada kesatuan penjagaan pantai dan pelabuhan (KP3), kesatuan penjagaan laut dan pantai (KPLP) dan satpam. Wilayah kerja pelabuhan Murhum meliputi seluruh pelabuhan yang ada di kota Baubau (pelabuhan *ferry*, pelabuhan batu, pelabuhan pertamina), pelabuhan yang ada di Kabupaten Buton (Pelabuhan Pasar Wajo, Pelabuhan Talaga di Lasalimu) dan pelabuhan yang berada di Kabupaten Wakatobi (Pelabuhan Wanci, Pelabuhan Kaledupa dan Pelabuhan Tomia).

Ukuran kapal yang masuk di pelabuhan \pm 100 m- 600 m, dengan jenis kapal penumpang PELNI, *ferry*, kapal motor dan kapal kargo. Seluruh kapal barang yang bongkar dan muat di pelabuhan, dikelola oleh pihak perusahaan swasta. Perusahaan ekspedisi bekerjasama dengan perusahaan perkapalan, namun ada beberapa toko besar seperti toko-toko di Bandung dan Surabaya yang memiliki armada sendiri untuk mengangkut barang. Perusahaan kargo yang masuk di Baubau adalah PT PELNI, PT SPILL dan PT SRIL.

Tabel 1.1 Perusahaan Kapal Pengangkutan Barang dengan Peti Kemas di Pelabuhan Murhum.

NO.	Nama Perusahaan	Jenis Usaha
1.	PT PELNI	Jasa Kontainer dan Kapal
2.	PT SPIL	Jasa Kontainer dan Kapal
3.	PT SRIL	Jasa Kontainer dan Kapal

Sumber: Data Primer KSOP Kelas 1 Bauba, tahun 2022.

PT Pelayaran Nasional atau PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran milik negara yang bergerak di bidang jasa transportasi kapal laut. PT PELNI (Persero) melayani perjalanan domestik dan menyinggahi lebih dari 94 pelabuhan di seluruh pelosok Nusantara. PT PELNI (Persero) tidak hanya melayani jasa transportasi kapal laut, tetapi juga didukung oleh program Tol Laut dari Pemerintah, PT PELNI (Persero) saat ini mengoperasikan 8 (delapan) Kapal Tol Laut yang melayani angkutan/muatan *container* berupa bahan pokok maupun bahan bangunan untuk pembangunan infrastruktur.

Salam Pasific Indonesia Lines (PT SPIL) adalah salah satu kapal kontainer terkemuka di Indonesia. Moto PT SPIL adalah *Connecting Islands* dengan 40 pelabuhan tujuan yang di seluruh kepulauan Indonesia. Salam Pasific Indonesia Lines (SPIL) bergerak di bidang

ContainerShipping dengan jaringan logistik pada 39 pelabuhan yang tersebar di seluruh Indonesia, dengan didukung oleh puluhan kapal peti kemas, ratusan alat berat, dan peti kemas.

Sri Rejeki Isman Tbk (Sritex) (PT SRIL) didirikan tanggal 22 Mei 1978 dan memulai kegiatan komersial pada tahun 1978. Kantor pusat SRIL berkedudukan di Jalan K.H. Samanhudi No. 88, Jetis, Sukoharjo 57511, Solo, Jawa Tengah – Indonesia. Induk usaha Sritex adalah PT Huddleston Indonesia (dahulu bernama PT Busana Indah Makmur), sedangkan pemegang saham terakhir Sritex adalah Huddleston Enterprises Pte. Ltd dan Keluarga Lukminto. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Sri Rejeki Isman Tbk, antara lain: PT Huddleston Indonesia (56,07%) dan PT Prudential Life Assurance (8,19% terdiri dari REF 6,85%, REP 1,02%, GCEF 0,32% dan RICEF 0,00).

G. Landasan Teori

1. Teori Kepastian Hukum

Teori Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya.

Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiolog.⁴⁵ Kepastian hukum merupakan salah satu istilah yang banyak diperdengarkan di kalangan masyarakat umum. Kepastian hukum adalah kepastian mengenai hak dan kewajiban, mengenai apa yang menurut hukum boleh dan tidak boleh.⁴⁶

Konsep kepastian hukum mencakup sejumlah aspek yang saling mengikat. Salah satu aspek dari kepastian hukum ialah perlindungan yang diberikan pada individu terhadap kesewenang-wenangan individu lainnya, hakim, dan administrasi (pemerintah). Adalah kepercayaan akan kepastian hukum yang seharusnya dapat dikaitkan individu berkenaan dengan apa yang dapat diharapkan individu akan dilakukan penguasa, termasuk juga kepercayaan akan konsistensi putusan-putusan hakim atau administrasi (pemerintah).⁴⁷ Sedangkan aspek lainnya dari konsep kepastian hukum ialah fakta bahwa seorang individu harus dapat menilai akibat-akibat dari perbuatannya, baik akibat tindakan maupun kelalaian.

⁴⁵“Dominikus Rato, Filsafat Hukum Mencari dan Memahami Hukum, LaksbangPressindo, Yogyakarta, 2010, hal59.”

⁴⁶“Donald Albert Rumokoy dan Frans Maramis, Pengantar Ilmu Hukum, Rajawali Pers, Jakarta, 2017, hal 140”

⁴⁷ Herlien Budiono, Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia: Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wigati Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hal208.

Menurut Kelsen, “hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek seharusnya atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang *deliberatif*. Undang-Undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum”.⁴⁸

Tujuan hukum yang mendekati realistik adalah kepastian hukum dan kemanfaatan hukum. Kaum Positivisme lebih menekankan pada kepastian hukum, sedangkan Kaum Fungsionalis mengutamakan kemanfaatan hukum, dan sekiranya dapat dikemukakan bahwa *summonius*, *summainjuria*, *summalex*, *summacrux* yang artinya adalah hukum yang keras dapat melukai, kecuali keadilan yang dapat menolongnya, dengan demikian keadilan bukan merupakan tujuan hukum satu-satunya akan tetapi tujuan hukum yang substantif adalah keadilan.⁴⁹

⁴⁸Peter Mahmud Marzuki, Pengantar Ilmu Hukum, Kencana, Jakarta, 2008, hal. 158

⁴⁹“Dominikus Rato, Op.Cit, hal 61”

Menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung 2 (dua) pengertian, yaitu pertama adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu.⁵⁰

Ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran Yuridis-Dogmatik yang didasarkan pada aliran pemikiran positivistic di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, karena bagi penganut pemikiran ini, hukum tak lain hanya kumpulan aturan. Bagi penganut aliran ini, tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum itu diwujudkan oleh hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian.⁵¹

⁵⁰Riduan Syahrani, Rangkuman Intisari Ilmu Hukum, Citra Aditya, Bandung, 1999, hal 23

⁵¹Achmad Ali, Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis), Gunung Agung, Jakarta, 2002, hal 82”

2. Teori Tanggung Jawab

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggungjawab hukum menyatakan bahwa: “seseorang bertanggungjawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggungjawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.⁵² Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa⁵³ :

“Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.”

Hans Kelsen membagi mengenai tanggungjawab terdiri dari:⁵⁴

1. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggungjawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri;
2. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggungjawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain;
3. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggungjawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian;
4. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu

⁵²Hans Kelsen (a), 2007, sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, *General Theory of Law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEEMedia Indonesia, Jakarta, hal.81

⁵³Ibid, hal 83.

⁵⁴Hans Kelsen(b), sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni Nuansa & Nusa Media, Bandung, 2006*, hal.140.

bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Tanggung jawab dalam kamus hukum diistilahkan sebagai *liability* dan *responsibility*. Istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.⁵⁵ Teori tanggungjawab lebih menekankan pada makna tanggungjawab yang lahir dari ketentuan Peraturan Perundang-Undangan sehingga teori tanggung jawab dimaknai dalam arti *liability*,⁵⁶ Sebagai suatu konsep yang terkait dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggungjawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum.

Dalam penyelenggaraan suatu Negara dan pemerintahan, pertanggungjawaban itu melekat pada jabatan yang juga telah dilekati dengan kewenangan, dalam perspektif hukum publik, adanya kewenangan inilah yang memunculkan adanya pertanggungjawaban, sejalan dengan prinsip umum;

“geenbevegedheidzonderverantwoordelijkheid; thereis No.

⁵⁵HR. Ridwan, 2006, Hukum Administrasi Negara, RajaGrafindoPersada, Jakarta, hal.337.

⁵⁶BusyraAzheri, 2011, Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary, Raja Grafindo Perss, Jakarta, hal.54.

authority without responsibility; lasulthotabilamas-ulyat” (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban).⁵⁷

Teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*Tortliability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu:⁵⁸

a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*IntertionalTortLiability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatansedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apayangdilakukan tergugat akanmengakibatkan kerugian.

b. Tanggung jawab akibat perbuatanmelanggar hukum yang dilakukan karenakelalaian (*Negligence Tort Lilability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*conceptofault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur(*Interminglend*).

c. Tanggungjawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*StrictLiability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

⁵⁷Ibid hal. 352

⁵⁸Abdulkadir Muhammad,2010,HukumPerusahaanIndonesia,CitraAdityaBakti,hal.336.

H. Kerangka Pikir

1. Alur Kerangka Pikir

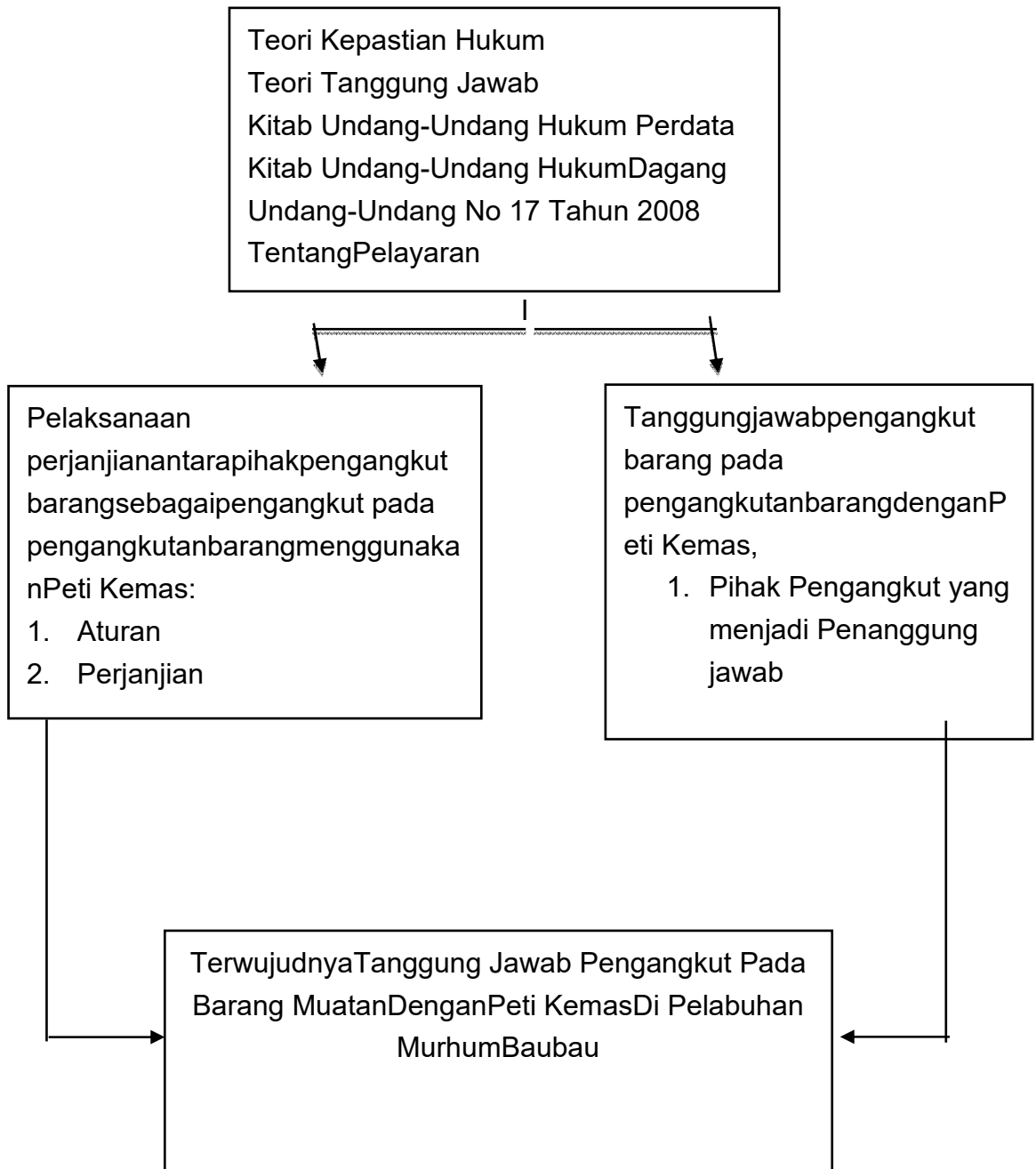
Penelitian ini mengkaji mengenai Tanggung Jawab Pengangkut Pada Barang Muatan Dengan Peti Kemas Di Pelabuhan Murhum Baubau. Fokus penelitian ini terdiri atas 2 variabel yaitu: Pelaksanaan perjanjian antara pihak pengangkut barang di kota Baubau sebagai pengangkut pada pengangkutan barang menggunakan peti kemas dengan pihak di Kota Baubau, dan upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian.

Selanjutnya bagaimana peranan dan tanggung jawab pengangkut barang di kota Baubau terhadap kerugian, baik kerusakan maupun hilang yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Murhum Baubau.

Teori yang digunakanya itu teori kepastian hukum, karena dalam hal ini sebagaimana yang terjadi masih banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang khawatir dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya risiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, yang sehingga dapat mengakibatkan kerugian. Hal ini menandakan adanya tidak sesuaian antara *das scholen* dan *das sein*.

Terakhir adalah teori Tanggung Jawab adalah teori yang digunakan karena dalam menjalankan aturan ini, kejelasan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat barang melalui peti kemas.

2. Bagan Kerangka Pikir



I. Definisi Operasional

1) Tanggung Jawab adalah keadaan untuk wajib menanggung segala sesuatunya. Dalam hal ini, jika dijabarkan tanggung jawab adalah suatu keadaan maupun kesadaran akan kewajiban yang telah disepakati Bersama serta kewajiban untuk menanggung segala akibat dari sesuatu yang telah diperbuatnya.

2) Pengangkut adalah orang, kuasanya, atau yang bertanggung jawab atas pengoperasian sarana pengangkut yang mengangkut barang dan/atau orang, yang beroperasi di Pelabuhan Murhum.

3) Barang adalah sesuatu yang dapat terlihat secara fisik, dapat disentuh, dan dapat menyimpannya untuk digunakan di masa mendatang, dapat berupa barang konsumsi modal.

5) Peti kemas adalah gudang kecil yang berjalan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain harus bersama-sama alat pengangkutnya yakni, kapal truk atau kereta api sampai ke tempat yang dituju, biasanya ke gudang pemilik barang (*exporter* dan *importer*). Penggerakan peti kemas dari satu tempat lain tanpa adanya pembatasan teritorial/wilayah pembawa muatan di dalamnya (*cargo*) secara aman, efisien serta dapat dipindah-pindahkan dari jenis angkutan yang satu ke jenis angkutan yang lain, tidak diperlukan membongkar lagi isi muatannya.